MINISTERIO DE FOMENTO



ELEMENTOS
PARA EL ESTUDIO DEL PROBLEMA FERROVIARIO EN ESPAÑA

RECOPILADOS BAJO LA DIRECCIÓN DEL

EXCMO. SR. D. FRANCISCO DE A. CAMBÓ Y BATLLE

MINISTRO DE FOMENTO

TOMO III

MADRID
ARTES GRÁFICAS «MATEV»
Paseo del Prado, 34
1918

COLABORADORES DE ESTA OBRA

D. ANTONIO VALENCIANO Y MAZERES

Ingeniero Jefe de Caminos, Canales y Puertos
y Abogado, Jefe del Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

D. JOSÉ MARÍA DE ZUMALACARREGUI Y PRAT

Doctor en las Facultades de Derecho y Filosofía y Letras,
Catedrático de Economía y Hacienda Pública de la Universidad de Valencia.

D. PEDRO PABLO DE ALARCÓN Y CONTRERAS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con destino en la Primera División de Ferrocarriles.

D. RAFAEL MARÍN DEL CAMPO Y PEÑALVER

Capitán de Ingenieros, con destino en el Primer Regimiento de Ferrocarriles.

D. FELIX ESCALAS Y CHAMENI

Doctor en Derecho, Vicesecretario de la Cámara de Comercio de Barcelona.

D. JOSÉ TORINO Y GUINOT

Ayudante de Obras Públicas, Jefe de Negociado, Oficial del Negociado de Concesión
y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

D. JULIO ALVAREZ Y BUZNEGO

Profesor mercantil, Oficial del Cuerpo de Profesores Mercantiles al servicio de la Hacienda Pública.

D. JUAN BAUTISTA MARTÍNEZ DE DIEGO

Jefe de Negociado, Oficial del Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles
del Ministerio de Fomento.



INDICES

INDICES DEL TOMO TERCERO

I.—Indice general de materias

Título Quinto—Ferrocarriles secundarios y estratégicos

Páginas

MAPAS QUE ACOMPAÑAN A ESTE TOMO

II.—Indice de Gráficos

(Incluídos en el apéndice a la primera y segunda parte)

III.—Indice de Cuadros

IV.—Indice de las Leyes, Disposiciones y Documentos

que se insertan o mencionan en el

Capítulo II. —Legislación española

V.—Relación de las Obras principalmente consultadas para la redacción del Título Quinto

Obras españolas

GIMÉNEZ LLUESMA.
Ferrocarriles secundarios.—Memoria sobre los trabajos de la Comisión. - Madrid 1906.

PRAT DE LA RIBA.
Ponencia acerca de los ferrocarriles secundarios.—Barcelona 1907.

SÁNCHEZ DE TOCA.
Ferrocarriles secundarios.—Madrid 1916.
Los problemas actuales de mayor urgencia para el Gobierno de España.—Madrid 1916.

ASAMBLEA NACIONAL DE FERROCARRILES (Enero de 1918).
Resumen de los trabajos de la misma.—Madrid 1918.

VARIOS INGENIEROS.
Reseña brevemente comentada y algunas de las ponencias presentadas a la Asamblea Nacional de Ferrocarriles de 1918.—Madrid 1918.

TORINO.
Legislación de ferrocarriles y tranvías.—Concesión y Construcción.—Madrid 1902.

Obras extranjeras

C. COLSON.
Cours d'Economie politique.—Livre sixième.—Les travaux publics et les transports.—París 1907.

HUMBERT.
Traité des chemins de fer d'interêt local.—París 1893.

LEYGUE.
Chemins de fer.—Notions générales et économiques.—París 1892.

BUSSCHERE; JAER; ET NIELS.
De l'exploitation économique des lignes secondaires des grands réseaux de chemins de fer dans différents Pays de l'Europe.—Bruxelles 1887.

GUARINI.
Les chemins de fer belges.—París 1905.

KAUFMANN.
La politique française en matière de chemins de fer.—Traduit de l'allemand et mis a jour par Franz Hamon.—París 1900.

HAMON.
L'avenir de la politique française en matière de chemins de fer.—Complement a l'ouvrage de Mr. Kaufmann.—París 1900.

THÉVENEZ.
Législation des chemins de fer et des tramways. - París 1909.

HEUDE.
Chemins de fer d'interêt local et tramways (étàblis sous le régime de la loi du 11 juin 1880).—Résumé des résultats obtenus et critique des différents systèmes employés.—París 1892.

EL SISTEMA FERROVIARIO ACTUAL SEGÚN LA ORGANIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES ALEMANES.
Obra escrita por Directores de F. C. y Profesores de escuelas superiores de tecnología; y publicada bajo los auspicios oficiales.—Berlín 1912. - (Traducción del alemán, editada en Barcelona.)—Para este tomo III se han consultado especialmente los siguientes capítulos:

Capítulo I.—Desarrollo histórico de los ferrocarriles alemanes.
» XXVI.—Legislación de ferrocarriles.
» XXX.—Los ferrocarriles y las administraciones de correos y militares.
» XXXII.—La política financiera de los ferrocarriles alemanes.
» XXXVIII.—Ferrocarriles locales.

SCHMIEDECKE.
Die verkehrsmittel im kriege.—Berlín 1911.

NOTA.—En esta relación bibliográfica sólo se han incluído las *Obras especiales* que se han tenido principalmente a la vista durante la redacción del tomo III. No se citan, por consiguiente, ni las *obras doctrinales* que también se han tenido en cuenta de un modo general, ni las *colecciones legislativas, estadísticas, anuarios, revistas* técnicas, económicas y financieras, *memorias,* etc., etc., nacionales y extranjeras que en gran número se han consultado, por no dar desmesuradas proporciones a esta lista.

VI.—Advertencias generales

No se incluye en este tomo FE DE ERRATAS, porque no hemos advertido ninguna de importancia, según se indica a continuación:

TEXTO. Las escasas erratas notadas en el texto son tan fáciles de salvar por el buen criterio del lector, que huelga mencionarlas aquí.

CUADROS. En la escrupulosa revisión que de ellos se ha hecho, no se ha advertido errata alguna.

GRÁFICOS. En los dibujos entregados a la imprenta, hemos llegado a apreciar hasta el medio milímetro; pero las dilataciones y contracciones del papel, acentuadas por el número de colores, hacen imposible que los gráficos impresos tengan igual exactitud que los originales. Sin embargo, gracias al esmero desplegado por la casa editorial, en general han sido reproducidos aquellos con fidelidad; y cuando así no ha ocurrido, el error, según hemos comprobado, no ha llegado a un milímetro en el caso más desfavorable.

De los doce gráficos de este tomo que figuran en el Apéndice a la primera y segunda parte, como traducción que son de datos contenidos en ambas, nada hay que advertir en este lugar sobre la mayoría; pero creemos útil para los lectores poco versados en el manejo de aquéllos, hacer una observación (completamente innecesaria, desde luego, para las personas a quienes las representaciones gráficas son familiares) respecto a los señalados con los números 67 (V), 68 (VI), 72 (X) y 73 (XI). En los cuatro, sólo se ha hallado el punto pertinente de cada una de las ordenadas correspondientes a las abscisas que aparecen escritas en el eje de estas últimas; uniéndose después por rectas cada dos de dichos puntos.

Con tal procedimiento, que es el usual en casos análogos, la línea que en definitiva se obtiene es una recta en el número 72 (X) y representa exactamente el fenómeno cuya expresión gráfica se pretende, no sólo para los valores escritos de las abscisas, sino también para cualquiera otro intermedio, según puede comprobarse examinando las cantidades que figuran en las casillas (g) del cuadro 72 (XIV), las cuales obedecen a una ley cuya expresión algebráica es la ecuación de una recta.

En los tres gráficos restantes, la línea que resulta es quebrada y únicamente en los vértices responde con entera exactitud a la realidad, sirviendo los lados tan sólo para dar expresión de continuidad y, a lo más, para hallar las ordenadas con relativa aproximación. Fácil es explicar el motivo por el que en estos tres gráficos no hemos expresado toda la continuidad del fenómeno que respectivamente representa cada uno, con la exactitud que se hizo en el 72 (X):

En los números 67 (V) y 68 (VI), dicha exactitud, a más de no tener la menor utilidad, transformaría el dibujo de modo que cuanto se ganara en precisión de detalle, aquí completamente innecesaria, se perdería en claridad de la visión del conjunto, que es lo que en este caso interesa.

En el número 73 (XI), según puede deducirse del examen de las cantidades que figuran en las casillas (i) del cuadro 72 (XIV), la curva que representaría el fenómeno en toda su continuidad, es una doble rama de hipérbola equilátera (de la que las rectas del dibujo son cuerdas) cuyas asíntotas son: el eje de abscisas; y la ordenada levantada en el punto del mencionado eje correspondiente al valor cero del tanto por ciento. Esta curva (que quien lo desee puede fácilmente trazar) quizá la hubiéramos dibujado nosotros si el público que ha de leer la Obra fuera exclusivamente técnico, aun cuando, dado el objeto del gráfico, no hubiese sido tampoco necesario hacerlo en dicho caso; pero como seguramente no serán técnicos muchos de los lectores, nos hemos limitado a señalar las cuerdas de la hipérbola, que si bien restan al dibujo alguna exactitud, le dan más valor plástico. Análogos motivos nos han inducido a escalonar las abscisas de este gráfico en la forma en que aparecen, inversa a la del 72 (X). Con todo ello, esperamos que la confección dada a aquel, le pondrá al alcance de mayor número de personas que si hubiéramos dibujado la hipérbola con sus asíntotas como ejes coordenados, que sería la representación verdaderamente justa.

MAPAS. En las advertencias a la segunda parte de este volumen, indicamos las observaciones que deben tenerse presentes respecto a los dos mapas que se acompañan.

TITULO QUINTO

FERROCARRILES SECUNDARIOS Y ESTRATÉGICOS

INTRODUCCIÓN

El criterio seguido en la exposición de los datos contenidos en el presente volumen, es, en lo fundamental, el mismo adoptado para los dos anteriores, es decir, objetivo; nos limitamos, por consiguiente, a ofrecer los elementos para el estudio que el lector puede hacer del problema con el fin de establecer por sí mismo las consecuencias que estime procedente deducir del examen de aquellos. Pero la forma en que se presentan dichos datos es algo diferente de la adoptada en los precedentes títulos.

Tal diferencia es consecuencia de otra—de las varias que existen—entre el problema general de nuestra política ferroviaria de conjunto y el especial de los ferrocarriles secundarios y estratégicos; mejor dicho, entre la situación de estos últimos y la de los llamados de uso público. Sobre los ferrocarriles de uso público tenemos ya dilatada experiencia, la cual, casi por sí sola y en bloque, bastaría, quizás, para señalarnos el camino que en adelante conviene seguir; así, pues, los datos que acerca de los mismos se han presentado, son más bien un complemento, una comprobación de lo que en conjunto ya conocíamos, o, al menos, vislumbrábamos. En cambio, nos hallamos en el comienzo de la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, cuya legislación, nacida ayer, ha experimentado ya numerosas modificaciones, sin que ninguna de ellas haya dejado satisfechos ni al país, ni a los Poderes públicos, los cuales, según se expone en el capítulo II, han intentado, después de la última hecha, otras dos reformas legislativas.

Ello muestra con toda evidencia que, respecto a dichos pequeños ferrocarriles, nos encontramos en ese período de desorientación que, no solo en España, sino en la mayoría de las naciones, suele acompañar durante los primeros tiempos a la implantación de toda novedad.

Para evitar, en lo posible, que perdure tal estado de cosas, notoriamente perjudicial a los intereses generales del país y de las diversas regiones y pueblos, se ha creído necesario presentar el problema en toda su amplitud y complejidad, llegando con frecuencia hasta a descender al detalle y exponiendo la situación de un modo siempre objetivo, pero todo lo completo que ha podido hacerse.

Acompañan a este volumen dos mapas: uno del plan de ferrocarriles subvencionados por el Estado, con división en secundarios y estratégicos; y otro en que se incluyen los subvencionados y los sin subvencionar, clasificándolos con arreglo a la situación legal en que se hallan en el presente momento.

Por lo demás, el examen de los diversos índices que acompañan a este título, basta para formarse idea del plan que ha presidido a su elaboración; y la lectura del texto, así como la inspección detenida de la parte estadística numérica, gráfica y cartográfica, harán conocer detalladamente los fundamentos en que nos hemos apoyado para adoptarlo.

PRIMERA PARTE

Legislación española y extranjera sobre pequeños ferrocarriles

CAPÍTULO PRIMERO

Legislación y Estadística de los pequeños ferrocarriles en el extranjero

Con objeto de que el lector pueda distinguir desde el primer momento entre los principios en que se ha inspirado y aquellos de que ha prescindido la legislación española relativa a los ferrocarriles secundarios y estratégicos, creemos necesario precederla de una exposición de la extranjera acerca de los ferrocarriles que más analogía tienen con aquéllos, no ya por su nombre, pero sí por el papel que desempeñan.

Entre los distintos métodos que con tal fin pudieran seguirse, hemos optado por elegir los tipos característicos y describirlos con el mayor detalle compatible con la índole de esta obra y con las dimensiones asignadas al presente Título; estimando tal procedimiento muy preferible al de extractar legislaciones numerosas, que, por serlo, habrían de describirse someramente, repitiendo una porción de datos semejantes y aun fundamentalmente iguales en cuantas adoptan el mismo régimen, todo lo que se traduciría en fatiga inútil para el lector y además no habría de permitirle conocer tan a fondo los tipos que sirven de modelo y que son, por lo tanto, los verdaderamente interesantes.

Si las líneas generales que sistematizan los pequeños ferrocarriles coincidieran en las diversas naciones con las de su política ferroviaria de conjunto, bastaría presentar un ejemplo de cada uno de los tres sistemas adoptados para ésta; y así, podríamos elegir, v. gr:, Bélgica o Alemania (régimen de Estado), Inglaterra o los Estados Unidos de la América del Norte (régimen libre de Empresa) y Francia (régimen mixto). Pero no existiendo dicha coincidencia, es preciso hacer la elección fijándose exclusivamente en la organización y funcionamiento que a los pequeños ferrocarriles han dado las diferentes naciones.

Siguiendo tal norma, los tipos bien característicos que encontramos, son tres: Bélgica, Alemania y Francia. El primero, verdaderamente inconfundible, representa lo que pudiéramos llamar *la unidad en la unidad*, ya que sistematiza esa categoría especial de los caminos de hierro de un modo unitario, aunque no estatista, y en política ferroviaria general, su régimen, como se ha dicho, es de Estado. Alemania, también estatista por lo que se refiere a sus grandes redes, ha adoptado, por el contrario, un régimen muy complejo para sus pequeños ferrocarriles, los que, de este modo, representan *la variedad en la unidad*. Y Francia —a más de ofrecerse como ejemplo de una tercera combinación, *la variedad en la variedad*— es un modelo que, en lo fundamental, se ha trasplantado a España por medio de las leyes de ferrocarriles secundarios y estratégicos.

Siendo indiferente el orden en que conviene tratar de cada nación, escalonaremos alfabéticamente las tres que con más detalle vamos a estudiar.

I.—Alemania

El concepto fundamental que en Alemania se tiene de los ferrocarriles y, en especial, de su adaptación a las diversas categorías de necesidades públicas, resalta claramente de la clasificación que allí se hace de aquéllos y que aparece en el siguiente

Esquema de la división de las vías férreas (1)

A) F. C. PARA EL TRÁFICO PÚBLICO:

- I) *F. C. propiamente dichos:*
  - 1) *F. C. principales.*
  - 2) *F. C. secundarios.*
- II) *F. C. locales:*
  - 1) *F. C. locales explotados con fuerza mecánica:*
    - a) F. C. económicos.
    - b) Tranvías.
  - 2) *F. C. locales explotados sin fuerza mecánica.*

B) VÍAS FÉRREAS NO DESTINADAS AL TRÁFICO PÚBLICO:

- I) Apartaderos (2) privados.
- II) Vías de orden inferior.

Aunque los ferrocarriles de los distintos Estados alemanes dependen directamente de cada uno de éstos, «su legislación se ajusta a las disposiciones generales del Imperio, (3) del cual sólo se hallan en inmediata dependencia los ferrocarriles de la Alsacia-Lorena, que, por dicha circunstancia, se llaman *imperiales*.

Lo que acaba de indicarse demuestra una vez más que el concepto fundamental del ferrocarril es idéntico en toda Alemania, obedeciendo paralelamente a los criterios directivos económico y militar y, dentro del económico, al que se deriva del examen del esquema antes copiado, el cual necesita una aclaración.

La diferencia entre los ferrocarriles principales y los secundarios, no obedece a que el ancho de vía sea distinto, pues en unos y otros se adopta una sola anchura que es la normal. Los ferrocarriles secundarios, en Alemania, son los que unen con las grandes arterias, o líneas principales, las regiones económicamente secundarias, circulando por aquéllos el material de las grandes redes, si bien con menor límite de velocidad, que da un margen de libertad algo mayor en la construcción y explotación; desarrollándose esta última con menos trabas y mayor desenvoltura, aunque produciendo también, como es natural, menores rendimientos.

a) Prusia

Desde el año 1885 en que ya el Estado poseía y explotaba todas las líneas principales, quedando sólo las secundarias en poder de empresas privadas, se marca claramente la característica de estas últimas que formaban hacía tiempo un grupo especial regido por el *reglamento de los ferrocarriles secundarios de 1878*, en cuyo reglamento se prescindía, en particular, de la necesidad de la vigilancia continua y del cierre de las barreras al paso de los trenes, cuya velocidad se limitaba a 30 kilómetros por hora, siendo además todas las disposiciones referentes a la seguridad menos severas que para las grandes redes.

Con la extensión extraordinariamente considerable que habían adquirido tanto la red princi-

(1) Fritsch—Legislación alemana de ferrocarriles.
(2) Ramales.
(3) Schmiedecke.—«Die Verkehrsmittel im Kriege» (Los medios de comunicación en la guerra).—Berlín 1911.

pal como la secundaria, se vió claramente el gran desarrollo que tomaban las localidades servidas por vías férreas, y la difícil situación económica que relativamente se creaba a las que de ellas carecían. Esto, naturalmente, hizo que todas deseasen tenerlas y, como el construirlas, aun secundarias, no era posible, económicamente desde luego, ni aun técnicamente en muchos casos, hubo que admitir una nueva forma de ferrocarriles con prescripciones mucho menos severas todavía; de este modo nacieron los *ferrocarriles vecinales y locales* que han ido estableciéndose en número bastante crecido y que se construyen y explotan con capitales mucho más reducidos, si bien conviene advertir desde luego que ni aun para éstos se emplea únicamente la vía estrecha, pues, lejos de ello, sólo una mitad la tienen, siendo de vía normal los restantes, es decir la otra mitad.

Prusia es el Estado de Alemania que más sistemática y detalladamente ha regulado lo referente a este medio especial de comunicación, con su *ley de ferrocarriles locales, de los explotados sin máquinas y de empalmes* [1] *privados, de 28 de Julio de 1892.*

El artículo 1.° de esta ley, los define de un modo negativo, diciendo: «Son ferrocarriles locales, los caminos de hierro destinados al servicio público que, por su escasa importancia para el tráfico ferroviario general, no se hallan sometidos a la ley de ferrocarriles de 3 de Noviembre de 1838.»

En sentido positivo, indica después la ley que, en su consecuencia, «se considerarán en particular como ferrocarriles locales, por regla general, los caminos de hierro que sirvan principalmente al tráfico local dentro de uno o de varios términos municipales vecinos, así como las vías férreas que no se explotan con locomotoras.»

Se utilizan varios *anchos de vía*, según antes se ha indicado, que se citan a continuación, así como el 0/0 de los ferrocarriles locales que emplean cada galga:

Ancho de vía	Tanto por 100	Ancho de vía	Tanto por 100
1,435 m........................	53,4	0,600 m........................	3,4
1,000 »	17,8	Mixto..........................	6,8
0,750 »	15,2	Anormal......................	3,4

Corresponde esta distribución a los *8.390 kilómetros* de ferrocarriles locales que existían en 31 de Marzo de 1909.

* * *

Cuando la explotación se hace en todo o en parte con fuerza mecánica, quien otorga la *concesión* es el Presidente de la Regencia; y también dicha Autoridad cuando se utilicen carreteras cuyo entretenimiento y administración no dependan de circunscripciones urbanas, o cuando el ferrocarril haya de pasar por varias circunscripciones o por territorios que no pertenezcan a Prusia. Si el ferrocarril hubiere de atravesar varios Distritos de policía de la misma circunscripción regional, el otorgante es el Consejo regional. Y cuando no salga de los límites de un Distrito de policía, lo es la Autoridad local de policía.

La concesión se refiere a la vez a la construcción y a la explotación, si bien, en ocasiones, se concede, por ejemplo, a los Municipios y se explota por Compañías privadas.

Puede otorgarse la concesión por tiempo ilimitado o limitado, oscilando el plazo, en el segundo caso, entre cuarenta y cinco y noventa y nueve años. Se adopta la primera solución cuando el concesionario es un *Círculo* o un Municipio; y la segunda cuando es un particular.

El Estado, en ciertas condiciones, *tiene derecho a adquirir estos ferrocarriles locales;* sobre ello dice el art. 30 de la expresada ley: «Cuando, a juicio del Gobierno, los ferrocarriles locales hubiesen

(1) Ramales.

adquirido tal importancia para el tráfico público, que haya que considerarlos como parte integrante de la red general de ferrocarriles, podrá el Estado adquirir la propiedad de los mismos, mediante indemnización de su valor total, después de hecho el aviso con un año de anticipación». Para este traspaso de propiedad que, en general equivale a una expropiación, hay consignado en la ley un procedimiento especial.

* * *

Conforme el art. 14 de la ley de 28 de Julio de 1892, al otorgarse la concesión de un ferrocarril local, la Autoridad competente debe dictar las disposiciones necesarias sobre *tarifas*.

La fijación de éstas queda reservada al empresario durante un período mínimo de cinco años, a contar desde el comienzo de la explotación, cuyo período se fija taxativamente al otorgarse la concesión. El derecho que tiene después la Autoridad para la fijación de tarifas, se extiende a señalar su importe máximo, debiendo procurar, habida cuenta del estado económico de la empresa, que el capital invertido produzca algún interés y pueda además efectuarse la amortización correspondiente.

Por lo demás, el *régimen de transportes* está sometido a la *ordenanza sobre el tráfico ferroviario de 1.° de Abril de 1909* y a sus disposiciones adicionales generales, pero para cada ferrocarril local se dictan además disposiciones especiales.

El paso de vagones de las líneas generales a las locales, sólo se autoriza cuando la superestructura de éstas permite el transporte de vehículos con un mínimo de carga total de *6 T.*, sometiéndose, para este objeto, a convenciones especiales.

Siempre que los ferrocarriles locales tengan tarifas directas, deben incluirse, según su situación geográfica, en las tarifas de los ferrocarriles privados del Este, Centro, Oeste o Sur, debiendo limitarse su tráfico directo a las necesidades comprobadas.

* * *

Las subvenciones que el Estado prusiano había pagado a los ferrocarriles locales en 31 de Diciembre de 1909, ascendían a *92,489.653 marcos*.

Estas *subvenciones fijas* (pues la garantía de interés se excluye) sólo las concede el Estado en aquellos casos en que no puede constituirse una empresa de ferrocarril local sin ese auxilio; y, entonces, examinan el caso el primer Presidente y las Direcciones de los ferrocarriles que corresponda, conforme a la *ley de 8 de Abril de 1895* para fomentar los ferrocarriles locales, que amplía y detalla las normas de la de 1892 antes citada y que, según ya se insinuó, fué la primera que en realidad se ha promulgado para desarrollar su construcción; disponiéndose ya desde aquella fecha que ciertos capitales y sumas que los Gobiernos asignan a las agrupaciones municipales y regionales, podían también invertirse en dar mayor impulso a la construcción de esta clase de vías férreas. Desde entonces (1892) el Estado presta en Prusia muy eficaz ayuda a los ferrocarriles locales, por medio de *subvenciones anuales* que se aprueban, generalmente, por la ley de Empréstitos.

Pero este no es el sistema general; lo corriente es que el principal apoyo proceda de las Provincias, Distritos y Municipios, que lo hacen efectivo por medio de: empréstitos, o suscripción de acciones, o subvenciones, o encargándose del pago de los intereses del capital de establecimiento, o, finalmente, concediendo suplementos para la explotación; además, a estas empresas se les permite utilizar las carreteras y otras obras públicas, quedando, como se ve, excluída la garantía de interés.

De los mencionados auxilios, es interesante el de suscripción de acciones u obligaciones, que no sólo lo prestan los elementos municipales y regionales que acaban de indicarse, sino otros varios, como se comprueba por la siguiente relación que da idea de la proporción en que cada uno interviene en esta clase especial de apoyo:

Estado	63 millones	14 por 100
Provincias	58 »	12 »
Círculos	106 »	22 »
Otros interesados	49 »	10 »
Suscriptores particulares	202 »	42 »

Basta con lo expuesto para formarse idea de la complejidad del *régimen de subvenciones* que en Prusia se ha adoptado para los ferrocarriles que estudiamos, complejidad que no puede llamar la atención, por hallarse de perfecto acuerdo con la que allí se observa en general en cuantos asuntos no se encuentran bajo una sola mano, como hemos dicho y estamos viendo que ocurre en este de que ahora nos ocupamos. Lejos de comentarlo ni juzgarlo por nuestra parte, dado el carácter puramente informativo de esta obra, nos limitamos a llamar la atención sobre tal hecho; por él se ve que no habiéndose allí estimado oportuno centralizar los pequeños ferrocarriles en manos del Estado, sino por el contrario dar en ellos amplísima intervención a una porción de elementos —desde el Gobierno hasta los particulares— el régimen, tanto en lo que a subvenciones se refiere, como a todos los demás extremos, es, en lo fundamental, el mismo por el que allí se rigen en casos análogos, caracterizado por una gran complejidad y sistematizado armónicamente.

* * *

Respecto a los *costes kilométricos*, desde 1880 hasta 1892 (fecha de la ley de Ferrocarriles locales) se habían construído *159 kilómetros* de ferrocarriles *económicos* que costaron *23.000 marcos por kilómetro;* pero, a partir de dicha última fecha, se va manifestando cada vez con mayor claridad la tendencia a construirlos de manera más resistente y semejante a los secundarios, por lo cual su coste medio kilométrico ha ido elevándose, llegando hoy a *53.000 marcos* y siendo cada vez más raro el ancho de vía de 0,60 metros.

Entiéndase bien —y sirva esta aclaración para siempre y para todas las naciones— que, al decir *hoy*, nos referimos a los últimos datos a nuestro alcance anteriores a la guerra, mientras no especifiquemos lo contrario; pues sabido es que desde que empezó aquella no solamente se ha interrumpido la intercomunicación que entre los distintos países existía respecto a muchos datos técnicos, sino también que dentro de cada uno de los pueblos beligerantes —y aun de muchos neutrales— la extraordinaria anormalidad de las circunstancias deja en realidad sin valor las cifras medias que pudieran deducirse en la mayor parte de las estadísticas, las cuales, en las respectivas curvas de promedios, marcarán puntos singulares, seguramente muy interesantes, pero que romperán en todas su marcha normal ascendente o descendente.

* * *

El *número de kilómetros de ferrocarriles locales* y su comparación con los principales y secundarios, resalta del siguiente cuadro [1]:

---

(1) Tanto en esta como en las demás naciones extranjeras que más adelante estudiamos, téngase en cuenta que las longitudes que aparecen son de *línea* y no de *vía sencilla;* las últimas habrían de resultar muchísimo mayores, por el gran número de líneas que en dichos países existen con dos y más vías.

Ferrocarriles locales (12 por 100 del total)......	Ferrocarriles de vía normal; y de 1 m.; 0,75 m.; y 0,60 m....	7.534	kilómetros
	Ferrocarriles de ancho de vía mixto y anormal....	856	»
	Suma.......	8.390	»
Ferrocarriles no locales (88 por 100 del total)...	Ferrocarriles de vía normal....	57.354	»
	Ferrocarriles de vía estrecha....	2.116	»
	Suma.......	59.470	»
	SUMA TOTAL.........	67.860	»

Se evalua en *25.000 kilómetros* (1) *la longitud necesaria de ferrocarriles locales*, por lo que quedaban por construir a principios de 1909 (fecha a que se refiere la estadística anterior), *16.610 kilómetros*, diferencia entre los mencionados *25.000* y los *8.390* construídos. El presupuesto global a que se suponía en dicha fecha habría de ascender la construcción de los mencionados *16.610 kilómetros*, es de *880 millones de marcos*, que, como puede fácilmente comprobarse, resulta ser el producto de dichos kilómetros que restan por construir, por *53.000 marcos* que es, precisamente, el promedio kilométrico de costes que antes se ha dado.

* * *

En cuanto a la *situación financiera y resultados de la explotación*, hay que decir que el capital invertido en estos ferrocarriles en Prusia produce generalmente un interés muy bajo, pero su utilidad pública es tan extraordinaria que se construyen hasta en casos en que durante mucho tiempo no se puede esperar un rendimiento efectivo.

De los ferrocarriles económicos que tiene Prusia: *29* no produjeron rendimiento alguno en el año 1908; en *40* el producto líquido se elevó al *1 0/0;* en *51* al *2 0/0;* en *46* al *3 0/0;* en *29* al *4 0/0;* en *16* al *5 0/0;* en *21* al *10 0/0;* y en *2* a *más del 10 0/0* del capital invertido.

El déficit anual (sin que podamos precisar el año exacto a que éste se refiere, pero que debe ser poco distante, si no es el mismo, anteriormente citado), una vez deducidas las cargas, se distribuyó del siguiente modo:

Estado	1,620.000	francos.
Provincias	1,610.000	»
Círculos	2,040.000	»

b) **Otros estados alemanes**

Descrito con el relativo detenimiento con que aquí cabe hacerlo, el régimen de los ferrocarriles locales en Prusia, diremos cuatro palabras de algunos otros Estados alemanes.

Independientemente del Reglamento de ferrocarriles secundarios de 1878, general para el Imperio, BAVIERA había construído desde 1889 un gran número de *ferrocarriles vecinales*, para los que se dieron mayores facilidades, a semejanza de lo hecho por la «Unión de Administraciones de Ferrocarriles alemanes» en lo relativo a la construcción de tales medios de comunicación.

La longitud de estas líneas vecinales bávaras que pertenecían sin excepción al Estado, se elevaba en 1876 a *168 kilómetros*, debiendo contribuir los Municipios con un *10 0/0* a los gastos de construcción. Desde entonces no se construyeron nuevas líneas de ferrocarriles vecinales en Baviera,

(1) 25.000 km., sumados a los 59.470 no locales, ascienden en total a 84.470. En tal caso, una vez construídos los 25.000 km. locales, éstos serían el 30 por 100 del total y los no locales el 70 por 100.

sino que el Estado por la *Ley de 28 de Abril de 1882*, dispuso la construcción de los llamados *ferrocarriles locales*, que, en lo posible, debían adaptarse a las condiciones locales y en cuya construcción y explotación se buscó la mayor sencillez.

Con tal sistema, se consiguió, sin duda alguna, un gran éxito, pues estos ferrocarriles se han extendido por todo el país, habiéndose realizado su construcción con gastos muy reducidos.

A fines de 1893 existían 27 de estos ferrocarriles, explotados por el Estado, con una longitud total de *612 kilómetros*, cuyos gastos de construcción se habían elevado solamente a *52.310 marcos por kilómetro*.

Los ferrocarriles locales de la *Baviera oriental*, explotados por el Estado, tenían en 1910 una longitud de *2.537 kilómetros;* y los del *Palatinado*, *152 kilómetros*. Los ferrocarriles locales privados en Baviera, *257 kilómetros*.

* * *

SAJONIA creó un sistema especial de ferrocarriles secundarios, construyendo una serie de líneas de vía estrecha de *0,75 metros*, que eran especialmente adecuadas para los valles tortuosos del país con sus florecientes industrias.

En BADEN hay 14 ferrocarriles económicos privados, con una longitud total de vía de *337 kilómetros*, siendo *2* de aquellos de ancho normal y *12* de *1'00 metros*. Están explotados también por sus empresas constructoras, habiendo sido *subvencionados* por el Estado *6* de ellos con sumas que ascienden de *10.000 a 18.000 marcos por kilómetro;* en la mayoría el *plazo de concesión* es de *cincuenta años*.

II.—Bélgica

Creemos oportuno empezar recordando que Bélgica fué el segundo país del mundo que empezó la construcción de sus ferrocarriles, realizándola desde luego por cuenta del Estado, lo que siguió haciendo durante unos veinte años, al cabo de los cuales, bajo la presión de las Cámaras, rectificó su política ferroviaria, empezando a hacer concesiones a Compañías privadas, aunque reservándose el derecho de rescate que ha utilizado de tal modo, a partir de 1870, que hoy apenas quedan vías férreas en poder de aquéllas.

La red belga, construída desde el primer momento en su totalidad con el *ancho normal* centro-europeo (con la sola e insignificante excepción que luego se dirá), fué desde luego toda ella considerada como de interés general, hasta el extremo de que los ferrocarriles privados (fábricas, minas, etc.) son también pequeños ramales de v. n. de la red general; no habiéndose notado hasta 1884 la necesidad de introducir otras galgas, dada la naturaleza, situación y condiciones especialísimas del país —favorables, quizá como en ningún otro, para el desarrollo de este medio de comunicación—, así como la centralización a que desde un principio estuvieron allí sujetos los ferrocarriles.

En 1884 —completísima ya su red, que entonces era, como hoy sigue siéndolo, la más densa de todas las naciones del mundo— se pensó en proveer a la única necesidad nueva que se sentía y era la de las comunicaciones interlocales.

A este efecto, la *Ley de 28 de Mayo de 1884*, modificada y completada por la de *24 de Junio de 1885*, creó la «Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Vecinales», que es la que construye y explota éstos en la forma que se explana a continuación.

* * *

Dicha Sociedad tiene prácticamente el monopolio de los *ferrocarriles vecinales;* porque si bien es cierto que según la ley se pueden conceder a otras Sociedades o a particulares, si en el plazo de un año de solicitada por éstos la concesión no la reclama para sí la Sociedad nacional, en virtud del derecho de preferencia que aquélla le reconoce, y también cuando la repetida Sociedad nacional no construye la línea en el plazo fijado por el Gobierno, tales casos no se presentan en la práctica.

La duración de la mencionada Sociedad y la de todas sus *concesiones* es ilimitada.

Las líneas, cuyo *ancho de vía* es de *1 metro*, se construyen, por regla general, utilizando las carreteras ya existentes del Estado, Provincias y Municipios; y aquellos terrenos que, fuera de las carreteras, se necesitan, se adquieren a nombre del Estado.

La Sociedad no tiene que pagar ningún canon a las Provincias ni a los Ayuntamientos por las concesiones, estando además exenta de todo impuesto o gravamen de cualquier especie, provincial o municipal, por los inmuebles y objetos que, directa o indirectamente, afectan a la construcción y explotación de las líneas.

Respecto del Estado, goza la Sociedad de franquicia postal y de inserciones gratuitas en el Diario Oficial; y, en cambio, está obligada a ciertos transportes gratuitos en favor de los servicios de Correos, Telégrafos y Propiedades del Estado, a la reducción en un 50 0/0 de los precios de tarifa para los transportes militares y en favor de los electores que se dirigen al Colegio electoral situado en otro Ayuntamiento, y al transporte de los paquetes postales y encargos de 3 a 5 kilogramos procedentes o destinados a una oficina postal situada en la línea vecinal, mediante la tasa de 0,10 francos por paquete.

Los ferrocarriles vecinales, diseminados por todo el país, sirven centros populosos y regiones industriales y agrícolas, y, atendiendo a los intereses locales, ponen en comunicación las grandes aglomeraciones, las ciudades, pueblos y aldeas, uniéndolas con los ferrocarriles de interés general, a los que sirven ordinariamente de afluentes.

* * *

La formación de los *Capitales de primer establecimiento* de cada línea, se hace en forma de *suscripción de acciones*, siendo suscriptores el Estado, las Provincias y los Municipios, y, en algunos casos, aliviando a estos últimos, los particulares.

La ley fija la intervención del Estado, que no puede exceder del 50 0/0 del capital nominal de cada línea, a menos de una autorización por ley especial; y esta es la regla que actualmente sigue aplicándose. Las Provincias y los Ayuntamientos completan con sus recursos propios y auxiliadas por los particulares la reunión del capital necesario; pero su intervención no está limitada. En cuanto a los particulares, no puede exceder de 1/3 del capital, aunque prácticamente no ha pasado nunca de un pequeño tanto por ciento del mismo.

El Estado libera generalmente sus acciones por anualidades. Las acciones suscriptas por particulares se liberan por completo en épocas fijadas por la Sociedad nacional.

El capital de cada línea concedida está representado por una serie de acciones que llevan numeración especial.

Sobre la base de las *anualidades debidas por el Estado*, la Sociedad nacional contrata empréstitos por medio de emisiones de obligaciones autorizadas por Real decreto y con la garantía del Estado, en virtud de la ley que creó esta Sociedad.

Las ventajosas condiciones en que tales emisiones se han hecho siempre, han permitido aligerar las cargas del Estado como suscriptor de acciones, calculando sus *anualidades debidas*, para un período de noventa años, al *3,5 0/0*, comprendiendo intereses y amortización.

Esto se realiza por intermedio de un órgano especial del Estado belga, llamado *Caja de Anualidades debidas por el Estado* [1], que se encarga de hacer las emisiones de todas aquellas obligaciones que corresponden, en realidad, a empréstitos, a los que, en ausencia de dicho órgano, se necesitaría apelar para llenar determinadas atenciones relativas al fomento de los intereses económicos del país; pero el Estado —no queriendo cubrirlas directamente por no engrosar demasiado su Deuda pública, y comprendiendo, por otro lado, que dejar esa función exclusivamente a los ciudadanos, sin intervención alguna por su parte, podría ser perjudicial a dichos intereses— ha adoptado el sistema de crear él determinadas grandes Sociedades, como esta de los ferrocarriles vecinales, en las que, además de llevar una participación e intervención directa y directora, el auxilio económico que presta lo realiza en forma de *anualidades debidas*, con la garantía de las cuales emite la expresada Caja las necesarias Obligaciones, a cuya amortización se destinan dichas anualidades. De este modo, el interés y amortización que, sumados, constituyen la anualidad, resultan en realidad, por la expresada forma de operar, al tipo de los Empréstitos nacionales, es decir, algo más bajo que los de las Sociedades privadas.

El Estado hace también el *servicio de Cajero de la Sociedad*, a los efectos del pago de cupones y capital de las obligaciones amortizadas.

El *Consejo de Administración* de cada línea se compone de un Presidente y dos Consejeros de Real nombramiento y de otros dos elegidos por la Junta general de accionistas.

La *distribución de los beneficios de cada línea* —una vez cubiertos los gastos especiales que con cargo a ella hayan podido realizar, tanto las Administraciones públicas, como las particulares— se hace entregando los *3/8* a los accionistas, *2/8* al fondo de previsión y *3/8* al de reserva.

La *Sociedad nacional hace estudios, ejecuta obras y compra material*. En cuanto a *la explotación, la arrienda* por concurso o por ajuste directo a la industria privada, aunque conservando la alta dirección y el contrôle absoluto de la explotación, conforme al pliego de condiciones; sólo en los casos excepcionales en que inmediatamente no se presenta postor, se encarga ella de explotar.

Cuando un ferrocarril vecinal une dos localidades servidas por una línea del Estado, la *tarifa* de aquél debe ser superior a la de ésta. La Sociedad nacional, algunos años antes de empezar la guerra, se encontraba ya en vías de *unificar sus tarifas*, no habiéndolo hecho todavía por completo; y para mercancías de cierta clase sostenía aún en determinados trayectos tarifas de favor.

* * *

El *coste medio kilométrico* ha oscilado entre *30.000* y *40.000 francos*, según que la construcción se haya realizado sobre carretera o con plataforma especial, y dependiendo también, aunque en menor grado, las diferencias de precio, del peso del carril, del modo de realizar el asiento de la vía, del material, etc., etc. Es curioso consignar que ha habido caso en que la construcción del kilómetro ha llegado a bajar a *12.286 francos*.

* * *

El *número de ferrocarriles vecinales*, su comparación con el de los de interés general, y la progresión en que unos y otros van aumentando, resalta de los siguientes datos estadísticos:

---

(1) Un organismo análogo, si bien de carácter privado, acaba de crearse en España con la autorización del Gobierno, según puede verse al final del Capítulo II de este Título.

	Año 1905 — Kilómetros	Año 1910 — Kilómetros
Ferrocarriles del Estado	4.048	4.322
» de Compañías privadas	587	391
Suman los Ferrocarriles de interés general (1)	4.635 (65 por 100)	4.713 (55 por 100)
Ferrocarriles vecinales (2)	2.455 (35 por 100)	3.797 (45 por 100)
SUMA TOTAL	7.090	8.510

Las anteriores cifras comprueban elocuentemente cuanto hemos dicho más arriba respecto a las necesidades ferroviarias de Bélgica y al modo en que sucesivamente se han ido atendiendo. El gran aumento que en los cinco años transcurridos de una a otra estadística han experimentado las líneas locales y el muchísimo menor que han adquirido las de interés general, demuestran que dicha nación ha terminado por completo hace ya tiempo la red de estas últimas y que, por lo tanto, en cuanto concierne a la construcción de nuevos ferrocarriles, puede dedicar su actividad casi exclusivamente a los vecinales.

* * *

Respecto a la *situación financiera y resultados de la explotación*, he aquí algunos datos:

En el año 1902 el *producto medio por kilómetro* fué de *5.669 francos* y el *gasto medio* de *3.867*.

Los *dividendos* repartidos en el mismo año indicado y en las líneas que llevaban más de un año de explotación fué: en *41* líneas, superior a la anualidad; en 7, mayor del *3 0/0;* en *13*, rebasó el *2,5 0/0;* y en *9*, superior al *2 0/0*.

En el año 1905 el *producto anual por kilómetro* osciló entre un mínimo de *5.000 francos* y varios máximos, que fueron: de *16.000 francos* para las líneas ordinarias; y entre *17.000* y *52.000 francos* para las de gran intensidad de tráfico.

En el mismo año de 1905, la situación financiera general estaba representada por las siguientes cifras (representativas de millones de francos):

Aportación del Estado	58
» de las Provincias	44
» de los Ayuntamientos	51
» de los particulares	3
Capital total de los ferrocarriles vecinales	156

De dichas cifras se deduce, a simple vista, la proporción de las expresadas aportaciones, que viene a ser: *insignificante la de los particulares; menor de 1/3 la de las Provincias; de 1/3 la de los Ayuntamientos;* y *mayor de 1/3 la del Estado*.

III.—Francia

En ningún texto legal se encuentra ni la clasificación clara de los ferrocarriles en general, ni la definición, en el verdadero sentido de esta palabra, de los de interés local.

La necesidad de los *ferrocarriles de interés local* se hizo sentir cuando, completa ya la primera gran red de los de interés general, se vió que éstos no podían servir todas las localidades que para su vida económica necesitaban de la vía férrea.

(1) Todos de vía normal, menos 179 km. de 1,067 m.
(2) Todos de vía de 1 m.

El primer caso concreto de esta necesidad se presentó en una región muy industrial, en Alsacia, departamento del Bajo Rhin, en 1858; y, como no había disposiciones legales que permitiesen atenderla, el Prefecto del Departamento intentó resolver la dificultad creando ferrocarriles departamentales y comunales o municipales, en igual forma y con arreglo a los trámites que regían la construcción de los caminos vecinales ordinarios. Aunque los propósitos de dicho Prefecto, monsieur Migneret, no pudieron realizarse por completo, consiguió la construcción de tres líneas cuyos gastos pagaron en gran parte los Cantones, concediendo el Estado una *subvención de 12.000 francos por kilómetro.*

En 1861, el Ministerio de Obras públicas nombró una Comisión para que estudiara el asunto, publicándose las conclusiones a que llegó, en 1863. En 1864, 62 Consejos generales reclamaron con gran urgencia la creación de nuevos ferrocarriles, con lo que fué ya preciso legislar sobre este particular.

De los expresados antecedentes nació la *ley especial de 12 de Julio de 1865 sobre los ferrocarriles de interés local.*

Esta ley pretendía establecer una distinción más precisa entre esos ferrocarriles y los de interés general, pero, temiendo, sin duda, la dificultad de fijar los caracteres esenciales que permitiesen clasificarlos en una u otra categoría, no dió ninguna definición; por lo cual, para hallar el pensamiento del Gobierno, es preciso buscarlo en la exposición de motivos y en la Memoria del Ministro de Obras públicas, M. Armand Béhic.

Según esos textos legales, «se considerarían como una nueva categoría de ferrocarriles, llamados de *interés local*, aquellos que tuviesen una longitud de 30 a 40 kilómetros, a lo más, y que estuviesen destinados exclusivamente a unir las localidades secundarias con las líneas principales, sin atravesar ni montañas elevadas, ni valles anchos, de modo que no tuvieran que efectuarse obras de arte capaces de aumentar los gastos de primer establecimiento.»

Como ningún texto legislativo, según se ve, definía el ferrocarril de interés local, fué preciso hacer la concesión de cada una de las líneas sometidas al régimen de la expresada ley de 1865, por Decretos especiales.

* * *

Las principales *disposiciones de dicha ley*, hecha a base de *subvención fija*, eran las siguientes:

Para la construcción de uno de estos ferrocarriles era preciso que el Consejo general, a propuesta del Prefecto, determinara su dirección, condiciones, etc.; la declaración de utilidad pública se hacía por Decreto dado en Consejo de Estado y, una vez obtenida, quedaba autorizada la expropiación por causa de utilidad pública y el Prefecto aprobaba definitivamente el proyecto.

Las subvenciones del Estado podían ascender hasta 1/3 de los gastos que estaban a cargo de los Departamentos y Municipios, excepto para Departamentos determinados, con pocos recursos, en que aquellas podían llegar a 1/2.

Excepcionalmente y para los ferrocarriles de esta clase agregados a una nueva red de una gran Compañía, el Estado podía transformar su concurso dándole la forma de garantía de interés, pero para ello era condición necesaria que se dictara una disposición legislativa especial.

La aplicación de esa ley no tardó en provocar grandes abusos. Desnaturalizando su finalidad, se intentó incluso crear *grandes líneas locales* que hicieran competencia a las redes principales, llegándose a estudiar en serio una línea que uniese Calais con Marsella y otra a Dunkerque con Perpignan.

En las líneas que realmente se concedieron, fué adoptada la vía normal, estableciéndose condiciones próximamente iguales a las de las grandes redes y fuera, por tanto, de toda proporción con su finalidad y recursos probables. Baste decir que llegó a costar el kilómetro *300.000 francos,*

cifra que no necesita comentario alguno, dado el carácter local del ferrocarril, la naturaleza del país y la época en que esto acontecía.

En el aspecto financiero, la forma de subvención fija provocó la especulación; hubo personalidades financieras que obtuvieron la concesión sólo con el fin de embolsarse la subvención y realizar además beneficios considerables en los trabajos de construcción; cosas ambas que realizaron, abandonando inmediatamente el asunto, antes, por supuesto, de abrirse las líneas a la explotación.

Por otra parte, hubo muchos concesionarios que creyeron de buena fe que, al amparo de esta ley, podrían revender sus líneas con gran beneficio a las Compañías explotadoras de las grandes redes; y, al ver que esto era irrealizable, y no pudiendo soportar por su cuenta los gastos de construcción y explotación, se les ocurrió después asociarse para hacer la guerra a esas grandes Empresas: mas como éstas eran, en realidad, asociadas del Estado, quien a su vez lo estaba también con aquéllos evidentemente, fácil es comprender que —fueran cualesquiera los perjuicios o contrariedades que a unos y a otros originase tan anómala situación— siempre el Estado sufría en gran parte las consecuencias de tal estado de cosas.

Como si todo ello no fuera bastante, la *Ley de 1866* reconoció todavía mayores facultades a los Consejos generales para la concesión de líneas de interés local, mientras *la de 1867*, sobre Sociedades, dió mayor impulso a la formación de Compañías anónimas por acciones, y, más tarde, *la de 10 de Agosto de 1871* concedió poderes, en cierto modo ilimitados, a los Consejos generales para la construcción de ferrocarriles en sus respectivos departamentos, dejándoles incluso la facultad de tratar con los Consejos de los Departamentos vecinos para favorecer la extensión de las líneas de interés local. De aquí resultó que la extensión de estos ferrocarriles —que a fines de 1870 era de 1.814 kilómetros concedidos, de los que sólo 293 se hallaban en explotación— se elevó dos años después de la última de las citadas leyes, o sea, en 1873, a 8.000 kilómetros concedidos, sin que se paralizase esa marcha ascendente, hasta que, por esta época, comenzó una violenta campaña de prensa en contra del sistema seguido; en ella se preconizaba, además, la vía estrecha, como menos costosa, por una parte, y más propia, por otra, para hacer imposibles las fusiones en contra de las grandes Compañías.

El 31 de Diciembre de 1880, los ferrocarriles de interés local concedidos sumaban en total 3.679 kilómetros, de los que se encontraban en explotación 2.187. Tal extensión de líneas pequeñas precipitó la revisión de la ley de 1865, cuya derogación, como antes se insinúa, constituía ya una aspiración vehemente en todo el país.

* * *

Así nació otra legislación completamente distinta, cuya base es la *Ley de 11 de Junio de 1880*, relativa a los ferrocarriles de interés local y a los tranvías, ley que se ha hecho extensiva a Argelia por *la de 17 de Julio de 1883*.

Las principales disposiciones complementarias de dicha ley de 1880, son las siguientes:

El *Decreto de 18 de Mayo de 1881*, reglamentando la investigación de utilidad pública para las secciones de los expresados ferrocarriles que se establezcan sobre vías públicas.

El *Pliego general de condiciones de 6 de Agosto de 1881*, aprobado por Decreto de igual fecha y modificado por los de *31 de Julio de 1898*, *13 de Febrero de 1900* y *16 de Julio de 1907*, y completado por las disposiciones de la *Ley de 3 de Diciembre de 1908* sobre la unión entre las vías férreas, puertos y cursos de agua navegables.

El *Decreto de 20 de Marzo de 1882* relativo a las condiciones financieras impuestas a los concesionarios, modificado por *otro de 23 de Diciembre de 1885*.

* * *

Reasumiremos los preceptos fundamentales de la *Ley de 1880*, en la parte que se refiere a los ferrocarriles de interés local.

Cuando se trata de establecer un ferrocarril por un Departamento en el distrito de uno o varios Ayuntamientos, el Consejo general (departamental) decide sobre su trazado, condiciones, etcétera, después de la información previa hecha por el Prefecto.

Si la vía férrea ha de ser establecida por un Municipio en su propio territorio, las mencionadas atribuciones competen al Consejo municipal (Ayuntamiento), que no necesita la aprobación del Prefecto.

En ambos casos, los planos y el proyecto deben someterse al examen del Consejo general de Caminos (Ponts et Chaussées) y del Consejo de Estado. La ejecución se autoriza por una Ley. La Autoridad que otorga la *concesión* tiene siempre el derecho: 1.º, de autorizar a otros ferrocarriles para enlazar y combinar con las líneas concedidas; y 2.º, de conceder a estas nuevas Empresas, mediante el pago de los derechos de peaje fijados en el pliego de condiciones, la facultad de hacer circular sus vehículos por las líneas concedidas.

Las *tarifas* máximas por peaje y transporte se determinan en el acta de concesión; y las que, dentro de ellas, han de regir, son aprobadas por el Ministro de Obras públicas si el ferrocarril atraviesa varios Departamentos, y por el Prefecto en los demás casos.

El plazo de concesión es, generalmente, de *noventa y nueve años*, como para los ferrocarriles de interés general; y al expirar aquél, la entidad que otorga la concesión sustituye en sus derechos al concesionario, debiendo éste hacer entrega de la línea en buen estado de conservación y no hallándose obligada aquélla a adquirir el material móvil ni los demás objetos muebles o inmuebles que sirvan para la explotación, a menos de que así se haya expresado en el pliego de condiciones que especifica los derechos y obligaciones recíprocas.

Para toda *cesión de la concesión*, total o parcial, *fusión* con otras Sociedades concesionarias, *cambio de concesionario* y *elevación de las tarifas*, es preciso un Decreto del Consejo de Estado.

Por el contrario, pueden siempre *incluirse*, mediante una Ley cualquiera, *estos ferrocarriles en el dominio del Estado*, excluyéndolos del público, del departamental o del comunal; fijándose en el art. 11 de la Ley las normas especiales para determinar la indemnización que el concesionario expropiado por el Estado debe percibir.

* * *

En materia de *subvenciones*, la Ley de 1880 resultó mucho más severa de lo que podía esperarse, y prohibió por completo las subvenciones en capital, en la forma que las concedía la de 1865, que, como antes se indicó, dieron lugar a especulaciones que han sido calificadas de «absolutamente escandalosas» por autores técnicos de sólida reputación, y en términos equivalentes fueron designadas también por los más diversos elementos del país.

Según la Ley que estudiamos, el Estado puede comprometerse a subvenir, en parte, al pago del déficit que se produce cuando el producto bruto es insuficiente para cubrir la suma que resulta de añadir a los gastos de explotación, el 5 0/0 anual del capital de primer establecimiento.

Esta *subvención del Estado* se forma: 1.º, con una cantidad fija de 500 francos por kilómetro explotado; y 2.º, con la cuarta parte de la cantidad necesaria para elevar el ingreso bruto —después de pagados los impuestos— a la cifra de 10.000 francos por kilómetro en aquellas líneas que pueden admitir los vehículos de las grandes redes, y a 8.000 francos en las restantes.

En ningún caso puede dicha subvención elevar el ingreso bruto más allá de 10.500 o de 8.500 francos, respectivamente, ni asegurar al capital más del 5 0/0 anual. Cuando el producto bruto llega a los máximos establecidos, el Estado suspende esta forma de auxilio.

Cada año se determina por la Ley el *máximo* de las subvenciones que el Estado puede comprometerse a pagar *a las concesiones nuevas*. Las que se paguen a las líneas situadas en un mismo Departamento, no pueden exceder en total de 400.000 francos.

Si el producto bruto de una línea que ha recibido subvención llega a ser suficiente para cubrir los gastos de explotación, más el 6 0/0 anual del capital de primer establecimiento, la mitad del exceso de los ingresos sobre el 6 0/0 se reparte entre el Estado, el Departamento y, si ha lugar, el Municipio y demás interesados, en proporción con los anticipos hechos por cada cual, hasta que éstos quedan por completo reembolsados.

El máximo de 400.000 francos que acaba de indicarse, se elevó a 600.000 por la Ley de 30 de Diciembre de 1903, a 800.000 por la de 30 de Enero de 1907 y, por fin, esta última ha suprimido el máximum para la totalidad del territorio nacional.

Finalmente, la subvención del Estado es, cuando más, equivalente a la suma total de las pagadas por el Departamento, Municipios y particulares; y aquél la abona directamente al Departamento o al Municipio, según quien haya hecho la concesión, *no pudiendo el concesionario hacer reclamación directa al Estado.*

Las *subvenciones de los Departamentos y Ayuntamientos* pueden concederse, no sólo en forma de anualidades, sino también en capital, en trabajos o en terrenos; en cuyos casos, el importe del capital, o el valor de las obras y terrenos, se transforma en anualidades al 4 0/0, para reducirlas a la subvención anual, a los efectos de calcular la totalidad de ésta.

Tanto por parte del Estado como de los Departamentos y Municipios, el *plazo* durante el cual se subvenciona no puede exceder de *sesenta y cinco años.*

* * *

No habiendo nada tan claro como las fórmulas, vamos a reasumir lo expuesto, valiéndonos de ellas. Emplearemos las siguientes:

Notaciones

C = Capital de primer establecimiento,
P = Producto bruto por km.
G = Gastos de explotación por km.
I = Insuficiencia total por km. que debe cubrirse.
D = Subvención anual del Departamento por km.
S = » del Estado »
m = { 10.000 francos / 8.000 » } Máximos antes citados.
a, b = Coeficientes a determinar en cada pliego de condiciones.

Según hemos dicho, hay dos casos que examinar previamente para fijar el *máximo de la subvención del Estado:*

Primer caso.—Sistema de garantía de interés.

Para que el Estado intervenga es preciso que

$$P < 0'05\,C + G$$

El valor de la insuficiencia I es:

$$I = 0'05\,C + G - P$$

$$\text{Primer maximo} = 1/2\ I = \frac{0'05\,C + G - P}{2}$$

$$\text{Segundo máximo} = 500 \text{ francos} + \frac{m - P}{4}$$

$$\text{Tercer máximo} = 1/2\ (m + 500 - P)$$

Segundo caso.—Subvención fija del Departamento en Capital.

Primer	máximo	= 1.° anterior.
Segundo	»	= D
Tercer	»	= 2.° anterior.
Cuarto	»	$= m + 500 - P - D$
Quinto	»	$= I - D$

* * *

Determinados los máximos anteriores, para calcular la *subvención que el Estado debe abonar* (pues el Departamento o el Municipio abonan lo estipulado en el correspondiente pliego de condiciones) hay que atenerse al resultado que dé la fórmula del menor máximo, en la cual todas las cantidades serán conocidas en el momento de liquidar aquélla, con excepción de los gastos de explotación, *G*, que, aun cuando a primera vista parece que también pudieran conocerse examinando las cuentas de la Compañía, se ignoran en realidad. Tal afirmación puede parecer extraña y es necesario aclararla.

Así como en los productos brutos es dificilísimo que haya ocultaciones, pues tanto los que proceden de los viajeros, como los debidos a las expediciones de mercancías, constan en documentos en los que, a menos de exponerse a incurrir en el Código penal, no es posible hacer falsificaciones, en los gastos de explotación es cosa hacedera, fácil y nada peligrosa exhibir los que se tengan por conveniente. Obrar de tal modo se halla al alcance de todas las Sociedades, sea cualquiera su importancia; pero en las pequeñas Compañías, como lo son estas de ferrocarriles locales, es mucho más fácil realizar tales amaños, ya que el número de personas que para llevarlos a cabo tienen que ponerse de acuerdo, es incomparablemente menor que en las grandes Compañías, hallándose, por otra parte, en estas últimas montada la contabilidad de un modo serio y en manos de personas de categoría y responsabilidad que, para efectuar las operaciones a que nos referimos, tendrían que ponerse de acuerdo con un número muy crecido de modestos empleados ante los que perderían su prestigio, base principal de la disciplina, de la buena marcha general, y aun del éxito del negocio. Por eso, el sistema de garantía de interés, muy especialmente cuando se aplica a Compañías pequeñas, tiene que basarse forzosamente en un régimen de desconfianza; y, en su consecuencia, los gastos de explotación, *G*, hay que determinarlos empíricamente por medio de un simple tanteo global, es decir, a tanto alzado, o bien, valiéndose de fórmulas especiales que, aunque en definitiva no obedecen a principios científicos rigurosos, tienen sobre el tanto alzado ventajas indudables, generalmente hablando, aunque sean ilusorias en ocasiones.

Las fórmulas que, según la Ley francesa de 1880, pueden establecerse para determinar los gastos de explotación, son de dos términos o de varios:

La de dos términos se reduce a:

$$G = a + bP$$

Los valores de *a* y *b* se fijan en cada caso; y así, las expresiones numéricas que más frecuentemente suele adoptar la expresada fórmula son:

Para vía normal:

$$2.300 + \frac{P}{3} \text{ y } 2.000 + \frac{P}{3}$$

Y para vía de un metro:

$$2.000 + 0'3P;\ 2.000 + \frac{P}{3};\ 1.800 + \frac{P}{4};\ \text{y } 1.800 + 0'3P$$

La fórmula de varios términos adopta distintas formas, siendo la más perfeccionada la de Mr. Considère, que se expone en el capítulo III del presente Título.

Por lo demás, según ya insinuamos en páginas anteriores, en cada concesión se especifican detalladamente todas las condiciones, y, entre ellas, cuanto hace relación con el régimen de subvenciones a que aquélla ha de someterse, dejando la Ley un margen de libertad que permite apartarse de las normas generales que hemos expuesto, tanto respecto a la fórmula de los gastos de explotación, como a las bases concretas que han de servir para hacer el cálculo de la subvención anual, como, en fin, a los distintos aspectos de la concesión, aunque siempre, naturalmente, ajustándose a los criterios fundamentales y directivos de la Ley.

* * *

El pliego de condiciones generales aprobado por el ya mencionado Decreto de 6 de Agosto de 1881 y modificado en este punto por el de 13 de Febrero de 1900, que también se mencionó, admite diversos *anchos de vía*, que son: *1,44 metros; 1 metro; 0,80, 0,75* y *0,60 metros.*

Para facilitar los transportes militares y las transacciones comerciales, una circular ministerial de 12 de Enero de 1888, ha preconizado, por una parte, la adopción de un tipo único de vía (1 metro), y, por otra, el establecimiento de medios de transbordo, cómodos para los viajeros y mercancías, en las estaciones de empalme con las líneas de interés general de vía normal (1,44 metros).

La proporción en que, en los ferrocarriles de interés local, se encuentran las vías normal y estrecha, se da un poco más adelante.

* * *

Los *costes kilométricos* de estos ferrocarriles han experimentado oscilaciones, de las que dan idea las cifras que a continuación se exponen. Emplearemos las siguientes abreviaturas: vía normal (v. n.); vía estrecha (v. e.); máximo coste (C. M.); mínimo coste (C. m.); coste medio (Pm.):

De 1865 a 1880	v. n.	De 61.000 a 226.000 francos.
	v. e. (muy poco numerosos; 119 km. en explotación en el año 1880	De 47.000 a 169.000 »

De 1880 en adelante se observa el fenómeno curioso de un descenso progresivo del coste kilométrico; así lo comprueban las siguientes cifras correspondientes a los años que hemos tomado como ejemplos:

	Años	Francos
v. n. y v. e. (Pm.)	1880	155.818
	1886	128.214
	1891	110.008
	1895	96.525
	1898	91.247

Habiendo resultado el Departamento del Ródano, el de líneas más caras *(161.000 francos)*; y el de las Landas, el de líneas más baratas *(50.584 francos)*.

		C. M. — *Francos*	C. m. — *Francos*	Pm. — *Francos*
v. n.	De 1881 a 1890	160.418	135.732	147.812
	De 1886 a 1890	144.643	135.732	140.502
v. e.	De 1881 a 1890	84.431	68.439	75.506
	De 1886 a 1890	81.318	73.698	76.724

El *número de ferrocarriles de interés local*, y su comparación con los de interés general, se deducen de las siguientes cifras correspondientes al año 1910:

	v. n. — Kilómetros	v. e. — Kilómetros	Total — Kilómetros
Ferrocarriles de interés general....	38.310	2.128	40.438 (82 por 100)
» » local......	2.016	6.940	8.956 (18 por 100)
Total...........	40.326	9.068	49.394

Además de los datos anteriores, relativos a los ferrocarriles en explotación, creemos conveniente insertar los que siguen, que se refieren a la explotación y a la construcción de los ferrocarriles locales exclusivamente:

Años	En explotación — Kilómetros	En construcción — Kilómetros	Total — Kilómetros
1866..........	»	232	232
1873...........	1.281	2.350	3.631
1880...........	2.187	1.492	3.679
1890...........	3.121	968	4.089
1900...........	4.782	1.943	6.725

En las cifras anteriores se comprenden los ferrocarriles sometidos, tanto a la Ley de 1865, como a la de 1880.

Los primeros ascendían en 1901 a *1.039 kilómetros*, entre construcción y explotación, cifra que ya no ha variado en los años sucesivos, pero a la que deben añadirse otros que, sometidos al principio a dicha Ley, han dejado de estarlo después, según se indica a continuación:

Ley de 1865.	Continuaron sometidos a la misma (1901)............	1.039 kilómetros.
	Abandonados (ídem)...............................	572 »
	Incorporados a la red de interés general (ídem).......	3.686 »
	» al régimen de la Ley de 1880 (ídem).....	352 »
	Total..........	5.649 »

* * *

Como ejemplo de *resultados de la explotación*, en general, de estos ferrocarriles locales, damos las siguientes cifras totales correspondientes a los dos años que se indican, con separación entre los sometidos a cada una de las Leyes expresadas:

		Año 1894 — Francos	Año 1898 — Francos
Ferrocarriles sometidos a la Ley de 1865....................	Producto bruto.......	8,297.719	8,143.791
	Gastos	6,143.446	6,464.518
	Producto neto.................................	2,154.273	2,679.273
	» » por kilómetro..................	2.044	2.555
Ferrocarriles sometidos a la Ley de 1880..............	Ingresos totales.........................	9,391.528	12,359.544
	Gastos »	8,249.976	10,530.243
	Excedentes de la explotación..................	1,141.552	1,829.301
	» » » por kilómetro.....	460	566

Como ejemplo particular de *situación financiera y resultados de la explotación*, daremos también las cifras correspondientes a los mismos años antes indicados, relativas a las dos principales Compañías francesas dedicadas a la explotación de los ferrocarriles de interés local, que son: La Sociedad general de los ferrocarriles económicos (S. G. F. C. E.), con 1.081 kilómetros entre explotación y construcción, de los que 174, con vía de 1 metro, están clasificados como de interés general, y los 907 restantes de interés local; y la Compañía de los ferrocarriles departamentales (C. F. C. D.), con 575 kilómetros, también en total, de ferrocarriles de interés local. (Dicho número de kilómetros son los correspondientes al año 1900.)

		S. G. F. C. E.		C. F. C. D.	
		Año 1894	Año 1898	Año 1894	Año 1898
Longitud media explotada	kilómetros.	147	174	102	285
Producto bruto	francos.	388.000	431.581	426.000	942.000
Gastos de explotación	»	535.000	644.944	488.000	998.000
Garantía de interés (subvención total percibida)	»	1,015.000	1,052.000	1,153.000	1,496.000
Acciones	»	6,250.000	6,250.000	15,000.000	15,000.000
Obligaciones	»	12,716.500	83,044.500	26,268.500	66,569.000
Suma de acciones y obligaciones	»	18,966.500	89,294.500	41,268.500	81,569.000
Obligaciones amortizadas	»	211 000	2,524.000	352.500	1,663.000
Diferencia	»	18,755.500	86,770.500	40,916.000	79,906.000

De intento nos hemos detenido en Francia, dando más detalles que de Alemania y Bélgica, porque, según al principio indicamos, Francia ha sido el modelo de que se ha copiado lo fundamental de las Leyes españolas sobre ferrocarriles secundarios y estratégicos, como comprobaremos en el capítulo siguiente.

IV. Otras naciones

Siguiendo el criterio que nos hemos impuesto y que al empezar el capítulo señalamos, podríamos aquí dar éste por concluído; pero no queremos hacerlo sin exponer antes brevísimos datos sobre algunas otras naciones, siquiera para demostrar que con los tres sistemas generales antes descritos, basta para capacitarse de las bases fundamentales que en los distintos países sirven de asiento a la legislación de pequeños ferrocarriles y que se sistematizan en tres grupos bien característicos, a los que respectivamente pertenecen cada uno de los tipos examinados. Todos los restantes ejemplos que pudieran aportarse, no son, al menos en sus grandes rasgos, sino variaciones o combinaciones de aquéllos —cuando no son copia— no encontrándose, a nuestro juicio, otra nueva modalidad en ninguna parte que tenga las cualidades necesarias para poder decir que constituye un sistema diferente.

a) Islas Británicas

INGLATERRA.—Sabido es que en Inglaterra, cuna de los ferrocarriles, la política ferroviaria general no fué nunca intervencionista por parte del Estado, asentándose, por el contrario, sobre las bases de libre competencia, de concesiones a perpetuidad y de sumisión al régimen legal común, sin excepción alguna especial para los ferrocarriles.

También es conocido que esa nación construyó antes que ninguna otra, su red de ferrocarriles.

De estos y demás antecedentes, se deduce lo que tampoco nadie ignora, y es que, en puridad, no puede decirse que a Inglaterra se le haya presentado como tal problema el de los pequeños ferrocarriles.

No obstante, respecto a ellos ha modificado algo las normas generales antes expuestas sobre su política ferroviaria; y así, la *Ley de 1896* que les concierne, los subvenciona por Condados, Distritos y pueblos; pudiendo el Tesoro hacer anticipos al *3,8 0/0* como mínimo, siempre que las Autoridades locales hagan préstamos iguales o mayores y que la mitad de las acciones las suscriban los particulares.

El Tesoro puede conceder a ciertas líneas, cuya construcción y explotación corra a cargo de Compañías de ferrocarriles, hasta la mitad del capital de primer establecimiento, a título de préstamo o de *fondo perdido* (subvención fija).

El Estado concedió: préstamos a 112 kilómetros por valor de $1_{1}150.000$ francos; y subvenciones a 106 por $4_{1}900.000$.

Las líneas subvencionadas son, en su mayor parte, de vía normal; y vinieron a costar unos 91.000 francos por kilómetro.

IRLANDA.—En esta isla fueron construídos 457 kilómetros de vía de 0,90 metros, establecida, en su mayor parte, sobre carreteras, y disfrutando de la garantía del 4 al 5 0/0 de interés de un capital limitado. El Poder central contribuyó con la de 2 0/0 de interés hasta un millón de francos anual.

El coste de las líneas ascendió a unos 73.000 francos por kilómetro.

La subvención del Estado llegó a 550.000 francos, y las de las Baronías a 760.000.

Por *Ley de 1889*, fué autorizada la subvención hasta del 50 0/0 del capital, con cuyo auxilio se construyeron 500 kilómetros (disfrutando una subvención total de 93.000 francos por kilómetro) de líneas de 1,60 metros, ancho de vía igual al de las líneas principales con que empalman.

b) Austria-Hungría

AUSTRIA.—La condición para que el Estado intervenga en la construcción de los pequeños ferrocarriles, es que contribuyan también las otras partes interesadas. Cuando el Estado garantiza el producto neto, él se encarga también, generalmente, de la construcción y explotación.

Hasta fines de 1902 se habían construído en Bohemia 34 líneas de ferrocarriles secundarios con 1.123 kilómetros de longitud, que costaron $137_{1}000.000$ francos, viniendo a resultar el coste medio kilométrico a 122.000 francos. El Estado contribuyó adquiriendo 7,10 0/0 de las acciones, y los demás interesados el 19,98 0/0.

Hay, además, 20 líneas locales con 633 kilómetros, cuyo coste de establecimiento ascendió a $82_{1}000.000$ de francos (129.542 francos por kilómetro), contribuyendo el país con la adquisición del 9 0/0 de las acciones, el Estado con el 75 0/0 por la garantía, y los interesados con el 16 0/0.

Para 11 líneas locales, el país ha contribuído con 731.120 francos, como subvención, y 192.400 como anticipo reintegrable.

HUNGRÍA.—El Estado ha suscrito el 10 0/0 de las acciones en concepto de auxilio, y otro 10 0/0 a cambio del transporte de la correspondencia; las Corporaciones locales el 15 0/0, y el 65 0/0 restante la Sociedad concesionaria.

Generalmente, la explotación se hace por los ferrocarriles del Estado contra reembolso de los gastos; explotando también algunas veces las Compañías.

Ciento cinco líneas de estos ferrocarriles secundarios con 7.056 kilómetros, costaron a razón de 73.000 francos por kilómetro.

c) **Suecia**

Los ferrocarriles secundarios de esta nación se distribuyen así:

	17 líneas con	453	kilómetros de vía normal.	
	1 » »	36	» »	de 1,093 metros.
	10 » »	497	» »	» 1,067 »
	35 » »	1.644	» »	» 0,891 »
	2 » »	144	» »	» 0,802 »
	3 » »	91	» »	» 0,600 »
Suman...	68	2.865		

Los auxilios han sido en subvenciones, o en suscripción de acciones y obligaciones, en la siguiente proporción:

Estado	19,31 por 100
Provincias	2,99 »
Municipios	20,56 »
Otros interesados	26,02 »
Suma	68,88 »

* * *

Terminaremos advirtiendo que cuantas cifras aparecen en el presente capítulo, han sido tomadas de estadísticas oficiales, o de publicaciones de las naciones a que se refieren o internacionales, unas y otras de sólida reputación, o bien de autores de fama y prestigios bien cimentados, según se detalla en la nota bibliográfica que aparece en el lugar oportuno del presente volumen.

La anterior advertencia que se refiere a todo el capítulo, la ampliaremos diciendo que las cifras relativas al apartado IV, es decir, a las Islas Británicas, a Austria-Hungría y a Suecia, se han copiado de la obra de un autor que no pertenece a ninguna de dichas naciones, y es el Sr. Sánchez de Toca, yendo el mencionado libro incluído también en la indicada nota bibliográfica.

El no haberse citado en cada estadística su origen, se debe a que, no quedándonos tranquilos, por regla general, con estudiar una sola, sino habiendo compulsado dos o más en la mayoría de las ocasiones, hemos visto que, como suele acontecer, no siempre casaban exactamente las cifras de distintas procedencias: cuando esto ha ocurrido, si la diferencia era notable, hemos prescindido de dar los datos, y si era pequeña, o bien los hemos confrontado nuevamente con otras fuentes, o hemos tomado un promedio, o, por último, hemos elegido aquellos que, por su comparación con otros similares con los que guardan determinadas relaciones, nos han parecido los más exactos, después de maduro examen.

CAPÍTULO II

Legislación española

1.ª Epoca (1866-1896).—Intentos legislativos

a) **(1866).—Iniciación**

El primer documento oficial que en la legislación española hemos encontrado referente a ferrocarriles secundarios, es la

REAL ORDEN DE 1.º DE SEPTIEMBRE DE 1866, la cual, por ese solo hecho merecería transcribirse, pero lo merece doblemente para ilustrar al lector acerca del pensamiento que entonces tenía el Gobierno, que se revela en todo el contenido de la misma y, en especial, en sus primeros párrafos.

Dice así:

Primera Disposición (1866) sobre Ferrocarriles secundarios

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL ORDEN

Obras Públicas.—Ferrocarriles.

Excmo. Sr.: Con las concesiones de caminos de hierro hechas hasta el día, puede asegurarse que se hallan por lo menos atendidas en lo posible las necesidades de primera y más capital importancia de este país, que cual otros, reclamaba la ejecución de estas útiles vías de comunicación. La mayor parte de las líneas principales o de primer orden están ya concluídas, hallándose todas les demás en construcción y algunas muy próximas a ser abiertas al tráfico. Parece, pues, llegado el momento de que los Poderes públicos se ocupen en el examen de los medios más convenientes para extender la benéfica influencia de estas vías a las comarcas situadas fuera de las zonas a que hoy llega su acción, acordando al efecto la construcción de nuevas líneas de carácter más secundario, que pongan en directa y rápida comunición con las arterias principales los centros productores y de consumo que hoy se ven privados de este beneficio; contribuyan al desarrollo de sus gérmenes de riqueza, entre los cuales figuran en primer término los abundantes criaderos de carbón no explotados todavía por la carencia de fáciles caminos, y acrecienten los rendimientos de aquéllos.

No se oculta al Gobierno de S. M. las dificultades que presenta la resolución de este problema, cuando el resultado obtenido en las líneas de primer orden ha sido desgraciadamente poco satisfactorio y por lo mismo nada favorable para los que en su realización han invertido sus capitales: este resultado, debido seguramente a causas que todos conocemos, entre las que figuran por una parte el elevado coste de nuestros ferrocarriles, y por otra el escaso desarrollo que tiene todavía el movimiento comercial en nuestro país, parece natural y lógico que se haga sentir en mayor escala, tratándose de vías secundarias que por su índole especial debe suponérselas de menores rendimientos que las ya establecidas; pero de estas mismas consideraciones se desprende la necesidad de la adopción de medidas radicales, y por consiguiente la de estudiar con detenimiento los recursos económicos que ofrece en sus distintas zonas la Península, para fijar las líneas que como complemento de las existentes deben con preferencia construirse, y las condiciones técnicas de que deba dotárselas; teniendo en cuenta los progresos alcanzados en la construcción y explotación de los ferrocarriles, así como la topografía de nuestro suelo, para reducir cuanto posible sea el coste de su primer establecimiento, y conseguir haya entre éste y los rendimientos de cada línea la relación conveniente y necesaria para que los capitales se interesen en su realización.

Al primer objeto corresponde la formación de un plan general de ferrocarriles, que con gran previsión acordó estudiar en 1864 el Poder legislativo y que está a punto de terminarse. Resta, pues, ocuparse del estudio de la

segunda cuestión, esencialmente técnica, procurando activarla en lo posible, para que los altos Poderes del Estado, en cuanto lo permitan las condiciones económicas del país y la crisis porque hoy atraviesa, pongan mano en asunto tan importante, dictando al efecto las prescripciones convenientes y eficaces para promover la continuación de la red de ferrocarriles, y con ella el desenvolvimiento de tantos gérmenes de riqueza que improductivos encierra nuestro suelo, contribuyendo al progreso general de la industria. Animada S. M. la Reina (*q. D. g.*) por ese deseo, y convencida de la benéfica influencia que para España, por las especiales condiciones de su territorio, debe tener la aplicación de las reformas que tiendan a disminuir los gastos del primer establecimiento de las *vías férreas*, ya por medio del aumento de las pendientes y disminución de los radios de las curvas, ya también por la reducción del ancho de las explanaciones, de las obras de fábrica y aun de la vía, reformas ensayadas con éxito en Escocia, Francia, Alemania, Suiza y Estados Unidos, y que combinadas con un sistema de explotación económico han dado resultados satisfactorios, se ha dignado disponer que se forme una Comisión especial compuesta de los Inspectores generales del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, D. Jacobo González Arnao y D. Luis de Torres Vildósola, y del Ingeniero Jefe de primera clase del mismo cuerpo D. Gabriel Rodríguez, que con el detenimiento y minuciosidad que reclama la altísima importancia de este asunto, y valiéndose de los numerosos y útiles datos adquiridos al verificar el reconocimiento de las principales líneas del extranjero que por Real orden de 31 de Julio del año próximo pasado les fué encomendado, estudien y propongan al Gobierno en una sucinta memoria cuanto crean conveniente al objeto expresado, procurando en lo que sea compatible con la reconocida importancia de este delicado asunto abreviar el resultado de sus trabajos. A este fin, y para dotar a la Comisión de los elementos necesarios para llevar a cabo su cometido, se la autoriza a la inmediata adquisición del material y personal que sea puramente indispensable, cargo al cap. 25, artículo único del presupuesto extraordinario de gastos vigente.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 1.° de Septiembre de 1866. —*Orovio.* — Señor Director general de Obras Públicas.

La Comisión que estaba ocupándose de «la formación de un plan general de ferrocarriles, que con gran previsión acordó estudiar en 1864 el Poder legislativo y que está a punto de terminarse» —según en la Real orden copiada se dice— fué la presidida por el Marqués del Duero y nombrada por Reales decretos de 26 de Abril, 10 de Mayo y 11 de Septiembre de 1865; la cual, en su informe, hace presente la conveniencia de establecer líneas auxiliares de las de primer orden.

Dada la casi coincidencia de fechas, pudiera suponerse que la Real orden antes transcrita fué inspirada por esa Comisión que, según hemos indicado, se hallaba entonces ultimando sus trabajos; pero ello no consta positivamente.

* * *

Poco después, la Comisión nombrada en la repetida Real orden de 1.° de Septiembre de 1866, emitió informe, presentando su

MEMORIA DE 4 DE NOVIEMBRE DE 1866, compuesta de: introducción; Memoria propiamente dicha, y varios apéndices.

Las conclusiones a que, en este trabajo, llegó la Comisión, son las siguientes:

Conclusiones de la Memoria de la Comisión de Ferrocarriles secundarios de 1866

1.ª Los ferrocarriles de segundo orden han de tener, por regla general, en nuestro país un tráfico por término medio muy pequeño; no pudiendo esperarse de ellos, en cuanto es posible juzgar sobre estas materias, con el conocimiento de los resultados obtenidos en las líneas de otros países y en las españolas de primer orden, un producto kilométrico anual superior a 7.500 pesetas.

2.ª Para el movimiento de viajeros y mercancías que este producto representa, basta la potencia de transporte que proporciona una sola vía, aun trazada en las condiciones más desfavorables para la explotación, no pasando en ésta de las velocidades medias de 15 a 20 kilómetros por hora en trenes de viajeros, y de 10 a 15 en mercancías.

3.ª La pequeña importancia del producto probable de nuestras líneas de segundo orden, impone al coste total del transporte un límite muy bajo, del cual no puede pasarse sin grave perjuicio para la riqueza del

país, que pierde siempre más que gana con la ejecución de líneas improductivas.

4.ª El coste total del transporte se compone de dos partes: interés del capital de establecimieto, y gastos del servicio de explotación. La influencia respectiva de estos dos elementos en el resultado final económico, varía con la magnitud del tráfico, predominando la influencia del primero cuando éste es muy reducido, y la del segundo cuando el movimiento es muy considerable.

5.ª Salvo en casos excepcionales, la solución del problema económico que presenta la ejecución de nuestras líneas férreas secundarias o la reducción a su mínimo en cada caso particular del coste total del transporte, ha de obtenerse disminuyendo la importancia del elemento interés del capital, cuya influencia predominará por la pequeñez del tráfico sobre la de los gastos de explotación, aunque éstos se aumenten considerablemente con el empleo de los medios que el arte ofrece para reducir el capital de establecimiento.

6.ª La reducción de este capital por medio de la concesión de subvenciones directas o la garantía de un mínimo de beneficios a las Empresas que se encarguen de la ejecución y explotación de las líneas, *no constituye una solución del problema,* puesto que estos medios no pueden producir más resultado que una traslación de la pérdida de capital, que en lugar de pesar sobre la Empresa, recaerá sobre las clases contribuyentes del país.

7.ª De las bases establecidas en las conclusiones anteriores, se deduce que en la generalidad de los casos convendrá ir para la determinación de las condiciones técnicas de nuestras líneas de segundo orden, tan lejos como permite el estado del arte de los ferrocarriles, adoptando las inclinaciones y curvas convenientes para poder plegar la traza al relieve del terreno con la menor cantidad posible de obras.

8.ª No es fácil fijar tipos generales para las condiciones técnicas, que variarán mucho con las circunstancias particulares de cada caso, debiendo estudiarse minuciosamente estas circunstancias para determinar el trazado que dé la mejor combinación de todos los elementos que influyen en el coste total del transporte.

9.ª Puede, sin embargo, indicarse, en vista de los resultados que ofrece el estudio y la experiencia de los ferrocarriles, que el arte permite hoy, explotando con velocidades moderadas, adoptar inclinaciones muy considerables y curvas de muy pequeño radio, para conseguir la reducción del capital de establecimiento, si bien a costa de un aumento de los gastos de explotación. Deberán, pues, admitirse estas inclinaciones y curvas según las circunstancias de cada línea y la categoría a que pertenezca, no descendiendo en los radios de 150 a 100 metros, llegando tan solo a 50 o 40 en casos especiales, sobre todo cuando sea posible reducir el ancho de la vía o se establezca ésta sobre una carretera, y llegando con las inclinaciones a 35 o 40 milésimas, siempre que las velocidades sean las indicadas.

10.ª La necesidad de encerrar el gasto total del transporte en muy estrechos límites por la pequeñez del tráfico, podrá aconsejar en ciertas líneas la adopción de una vía menos ancha que la fijada en la ley de 3 de Junio de 1855, pareciendo que debe admitirse esta reforma sin inconveniente hasta *un metro* en las líneas donde haya servicios de viajeros, y aún más donde sólo se transporten mercancías.

11.ª Con la combinación del aumento de las inclinaciones y de la reducción del radio de las curvas y adoptando si fuere preciso una vía más estrecha, se podrán construir ferrocarriles, cuyo coste inicial será muy variable, según las localidades, por lo cual no parece posible hacer sobre el particular cálculo alguno, pero siempre muy inferior al de nuestras líneas de primer orden. Habiendo de ser, sin embargo, pequeñísimo en muchas de las secundarias el producto de la explotación, tal vez ni aún con todos estos medios baste para obtener una solución aceptable. Conviene, por lo tanto, aumentar sus efectos, empleando la mayor economía en la construcción, ejecutando sólo las obras y adquiriendo el material móvil absolutamente indispensable, y colocando en ciertos casos el camino de hierro sobre la explanación de una carretera.

12.ª Por último, el servicio de explotación de las líneas de segundo orden deberá organizarse con la más severa economía, marchando a pequeñas velocidades, haciendo los transportes en trenes mixtos, adoptando con arreglo a las circunstancias de cada caso cuantos medios parezcan a propósito para disminuir, sin perjuicio de la regularidad del tráfico, los gastos de explotación, y subordinando a las condiones especiales de éste el transporte de la correspondencia pública.

b) (1886-1896).—Primeros proyectos de Ley y primer Plan de Ferrocarriles secundarios

Veinte años después, apareció el

REAL DECRETO DE 16 DE SEPTIEMBRE DE 1886, que no está consagrado especialmente a esta materia, sino que se ocupa de ella al mismo tiempo que de las carreteras, a las que atiende en primer lugar.

Se dispone en él la formación de un plan de carreteras generales y de otro, también general, de *ferrocarriles económicos*, cuyo último plan había de ser propuesto por los Ingenieros Jefes de las Divisiones de Inspección facultativa de los ferrocarriles.

Todos los incluídos en ese plan se clasificarían en tres grupos: (a) sobre carreteras

hechas; (b) sobre carreteras en proyecto; y (c) aquellos que exigirían plataforma especial. Se determinaba también la tramitación que habían de seguir los proyectos.

No tiene importancia especial el

REAL DECRETO DE 3 DE DICIEMBRE DE 1886, que, aunque habla de estos ferrocarriles, es de un modo general, entre otras obras públicas, y no merece la pena de que de él nos ocupemos en este lugar.

La

CIRCULAR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DE 12 DE MARZO DE 1888, de orden del señor Ministro de Fomento, manda a los Ingenieros Jefes de Obras públicas de cada provincia que formulen una propuesta de ferrocarriles secundarios, que, informada por la Comisión provincial y el Gobernador civil, debía cursarse al Ministerio en el plazo improrrogable de sesenta días.

* * *

En el mismo mes y año aparecieron los cuatro

REALES DECRETOS DE 16 DE MARZO DE 1888:

Por el primero, se deroga el de 16 de Septiembre de 1886 y se crea una Comisión que en el plazo de seis meses debía estudiar y proponer un *Plan de ferrocarriles secundarios* no comprendidos en la red general, pero que por su general utilidad mereciesen ser subvencionados por el Estado.

El segundo y tercero, nombran los Vocales y el Presidente de la Comisión, que lo fué D. Eugenio Montero Ríos.

El cuarto y último Real decreto, autoriza al Ministro de Fomento para presentar a las Cortes un proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, que marca época por ser el primero sobre la materia que se ha sometido a la deliberación de las Cámaras legislativas españolas; por lo cual a continuación transcribimos íntegramente su Preámbulo o exposición de motivos:

Preámbulo del primer proyecto de Ley de Ferrocarriles secundarios (1888)

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros; en nombre de Mi Augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII y como Reina Regente del Reino,

Vengo en autorizar al Ministro de Fomento para presentar a las Cortes un proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios.

Dado en Palacio a dieciséis de Marzo de mil ochocientos ochenta y ocho.—MARÍA CRISTINA.—El Ministro de Fomento, *Carlos Navarro y Rodrigo.*

A LAS CORTES

La opinión pública, eco de las grandes necesidades del país, viene señalando hace tiempo la conveniencia de impulsar el desarrollo de los llamados ferrocarriles económicos o secundarios como medio poderoso, no sólo para acrecentar el tráfico de los ya existentes, que constituyen la red de servicio general, sino para crearle y estimularle en las comarcas que carecen hoy de esta clase de vías de comunicación.

La Ley general vigente clasifica todos los ferrocarriles en dos grupos, con las denominaciones de líneas de servicio general, que forzosamente han de ser de vía ancha, con arreglo a su art. 43, y líneas de servicio particular, que, como su denominación indica, no se destinan al servicio público; pero además de estos dos grupos de líneas hay evidentemente otro que debe comprender los ferrocarriles que, sin estar incluídos en la red de servicio general, ni destinados a servicio particular, se construyen y explotan exclusivamente para servicio del público; y a estos ferrocarriles viene aplicándose por analogía el artículo 64 de la Ley general. La experiencia ha demostrado que ni este art. 64 ni los demás preceptos contenidos en el capítulo X de la precitada Ley general, o en su capítulo XI sobre tranvías se adaptan al carácter e índole especial de las líneas secundarias destinadas a uso público, y quizá por este motivo casi todas las construídas o en construcción han sido objeto de leyes especiales, promovidas por el interés individual, legítima y patrióticamente amparado por

la iniciativa parlamentaria de los representantes de la Nación; por otra parte, la ley de Expropiación forzosa, posterior a la general de ferrocarriles, ha derogado implícitamente la mayor parte de las disposiciones legales que esta última consagra a las referidas líneas secundarias.

Todas estas razones aconsejan la conveniencia de una ley como complemento de la general vigente, que sea aplicable, sin dudas ni vacilaciones, a los ferrocarriles secundarios de uso público, asunto que ha sido ya objeto de una proposición de ley tomada en consideración por el Senado, y cuyos artículos revelan la notoria competencia y nobles propositos del digno Senador que la presentó. El Ministro que suscribe acepta desde luego muchas de las ideas tan acertadamente desarrolladas en la aludida proposición de ley, y al mismo tiempo entiende que no hay inconveniente en dar un paso más en la patriótica tarea de impulsar la construcción de los ferrocarriles secundarios, que tan benéfica influencia han de ejercer en el fomento de los intereses agrícolas e industriales de la Nación.

A este objeto se encamina el proyecto de ley que tiene la honra de someter a la deliberación de las Cortes el Ministro que suscribe.

El punto más importante, el más difícil sin duda alguna, que ofrece este proyecto de ley, se refiere a la conveniencia de auxiliar con fondos del Estado esta clase de ferrocarriles, y, no sin haberlo meditado profundamente, el Ministro de Fomento se ha decidido proponer a las Cortes la idea de subvencionarlos. Por una parte, se presenta como pavoroso argumento contra toda tentativa de nuevos sacrificios la cifra de los compromisos que pesan sobre el Estado por razón de las subvenciones otorgadas por leyes especiales a líneas de servicio general, no concedidas todavía. Esta cifra, que no bajará de 190 millones de pesetas, corresponde próximamente a treinta líneas del plan general vigente; pero antes de arredrarse ante la magnitud de esta suma conviene tener presente que más de la mitad de aquellas treinta líneas yace hace mucho tiempo olvidada, sin que a pesar de la subvención otorgada por sus leyes especiales, algunas de las cuales datan de larga fecha, haya logrado despertar el interés individual para solicitar su concesión en debida forma; y así continuarán probablemente, por no responder ya al fin práctico que presidió a su concesión. Por otra parte, se ofrece como argumento en favor de nuevas subvenciones, que si resueltamente se reconoce la necesidad de estimular el desarrollo de los llamados ferrocarrilas económicos o secundarios, preciso es reconocer al mismo tiempo que el estímulo más poderoso ha de venir de los auxilios del Estado, y que sin este estímulo no tendríamos al presente una red de más de 8.000 kilómetros, de los cuales sólo una insignificante parte se ha construido sin aquel auxilio, a pesar de que nuestros primeros carriles se han establecido en las zonas más productivas y entonces casi inexplotadas. Es, además, un hecho reconocido, no sólo en España, sino en otras naciones, que los capitales entregados por el Estado a cambio de la construcción de ferrocarriles han encontrado ya provechosa remuneración en los ingresos por razón de impuestos y en las economías por los servicios gratuitos, aparte de las ventajas representadas por el aumento de la riqueza nacional.

Ante estos argumentos y otros muchos que no se ocultan a la sabiduría de las Cortes, el Ministro que suscribe se ha decidido resueltamente a proponer que los ferrocarriles secundarios reciban también auxilio del Estado, apartándose, empero, del sistema adoptado hasta ahora, que consiste en ir entregando a las Empresas una parte del valor de las obras a medida que avanza su construcción, porque semejante procedimiento ofrece, entre otros inconvenientes, el de preceder los desembolsos del Tesoro a la explotación de las líneas; y harto ha demostrado la experiencia hasta qué punto han llegado estos desembolsos previos con relación a la importancia de la obra ejecutada, y cuán largos años han permanecido como capital improductivo en construcciones paralizadas, sin ventaja alguna para la Nación. No desconoce el Ministro que suscribe que el sistema de subvención actualmente adoptado tiene razón de ser cuando se trata de costosas construcciones para ferrocarriles importantes de servicio general, y que en estos casos los auxilios del Estado deben estar prontos para prestar ayuda inmediata a las Empresas que se comprometen en tan cuantiosos gastos; pero tratándose de líneas secundarias, cuya longitud y coste de construcción son relativamente pequeños, conviene que el Estado no se imponga sacrificio alguno sino después de haber adquirido la seguridad de ser un hecho la explotación de la línea y de que sus auxilios recaigan directamente sobre la entidad explotadora, estableciéndose de este modo una provechosa comunidad de intereses entre esta entidad y las que obtienen la concesión o construyen el camino, pues aun cuando legalmente formen una misma y deban encaminarse a un mismo fin, son frecuentemente distintas y a veces de encontradas aspiraciones e intereses.

El sistema de subvención propuesto en el proyecto de ley es el de garantía de interés, pero limitada a los diez primeros años de explotación; este sistema tiene sus impugnadores, y conviene desvanecer algunas de las principales objeciones que contra el mismo suelen hacerse. Es una de ellas la inseguridad en la cifra de los compromisos que contrae el Estado; pero esta inseguridad desaparece desde el momento en que se fija un límite al capital que ha de devengar interés, conociéndose así la cifra máxima de las obligaciones contraídas, del mismo modo que se conoce hoy con el sistema de limitar con anualidades las entregas que se hacen para los ferrocarriles en construcción. La dificultad de determinar el producto líquido es otra objeción que se desvanece desde el momento en que un detenido estudio de los datos que posee la Administración y de cada caso hecho por la misma, permita establecer previamente la relación entre los productos líquidos y el ingreso bruto, haciéndolos depender de este último, que tantos medios de comprobación ofrece, y que de

hecho comprueba hoy la Administración del Estado para la percepción del impuesto sobre transportes de viajeros y mercancías. Puede objetarse también que, seguras las Empresas de percibir una remuneración a su capital, descuidarán el acrecentamiento del tráfico y no tendrán interés directo en crearle; pero es infundado este temor, porque siendo la duración de la garantía de interés relativamente corta comparándola con el plazo de concesión, no conviene a las Empresas, terminados que sean los diez primeros años, encontrarse con una línea desacreditada, sin tráfico propio, y sujetas a la obligación de seguirla explotando en lo sucesivo sin auxilio alguno del Estado.

La condición propuesta en el proyecto de ley de que las Empresas vayan reintegrando al Estado de las cantidades percibidas por razón de la garantía de interés, cuando las líneas produzcan más de un 6 por 100, permite fundadamente esperar que en un plazo más o menos largo quedarán en gran parte compensados los sacrificios del Tesoro; si contra esta lisonjera esperanza se alegare la experiencia de que casi ninguna de nuestras principales líneas de explotación reparte habitualmente un 6 por 100 de interés a sus accionistas, debe también reconocerse imparcialmente que la pequeñez del interés percibido por los mismos quizá dependa, no tanto de escasez de tráfico como del excesivo capital que representa la construcción de las líneas y que sería seguramente menor si hoy se construyesen de nuevo, sin olvidar las lecciones de la experiencia.

Además de la garantía de interés, se propone la subvención en forma de aprovechamiento de obras públicas, construídas o conservadas por el Estado para usos públicos compatibles con la existencia del ferrocarril; este sistema de subvención se halla hoy en vigor, y podrá recibir amplias aplicaciones en el establecimiento de ferrocarriles secundarios, porque la mayor flexibilidad en sus condiciones técnicas de construcción y explotación permitirá plegar los trazados a carreteras construídas, así como el paso de puentes, muelles y demás obras públicas, sobre las cuales no ha sido posible ni conveniente establecer líneas de vía ancha, cuyo tráfico y velocidades son incompatibles con los demás usos públicos.

Hay en el proyecto de ley otros particulares que merecen especial mención. El art. 57 de la ley general ordena al Ministro de Fomento que se hagan los estudios de las líneas comprendidas en el plan de servicio general, y tanto este artículo como todo el resto de la ley guarda silencio acerca de los estudios de ferrocarriles secundarios; de la situación legal creada por este silencio de la ley y del espíritu de sus artículos 62 y 64 parece deducirse que corresponde exclusivamente a la iniciativa particular toda gestión encaminada al estudio y construcción de ferrocarriles que no sean de servicio general; por estas razones el Gobierno, sin tomar iniciativa alguna en los ferrocarriles no comprendidos en el plan vigente, se ha limitado hasta ahora a esperar el impulso del interés privado y no se ha otorgado concesión alguna sin la presentación de proyectos formados por particulares, cuyos proyectos, según lógicamente debe suceder, obedecen como móvil principal a las probabilidades más o menos lisonjeras de un buen negocio y a los auxilios más o menos cuantiosos que ofrezcan las Diputaciones provinciales y Municipios interesados en el establecimiento del ferrocarril. Pero desde el momento que el Estado aporta su contingente de auxilio no puede negarse al Gobierno la facultad de tomar una vigorosa iniciativa, no sólo en la elección de las líneas que deba subvencionar el Estado, sino también en el orden de preferencia que a cada una corresponda, a fin de que se repartan equitativamente y con arreglo a las necesidades del país, tanto entre las comarcas ricas como entre las menos afortunadas, pues unas y otras contribuyen en justa proporción a levantar las cargas del Estado. Definidos así los deberes que al Gobierno corresponden en la gestión de ferrocarriles secundarios subvencionados, surge inmediatamente la necesidad de formar el plan general de ellos.

La determinación de este plan exige un prolijo y concienzudo trabajo de detalle, que, a juicio del Ministro que suscribe, debe confiarse al Gobierno, y con este objeto se solicita en el adjunto proyecto de ley la autorización para proceder y resolver en la materia. Formado y aprobado el plan general, debe dejarse al Gobierno la iniciativa de anunciar la subasta de cada concesión, con arreglo al orden de preferencia que exijan las verdaderas necesidades de cada comarca. Y esta tarea no ha de ofrecer dificultad alguna si se cumple estricta y legalmente el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 sobre planes anuales de obras públicas, que tiene ya fuerza de ley para la ejecución de algunas carreteras. Para anunciar la subasta no es necesario pasar previamente por las dilaciones y gastos que trae consigo la redacción de proyectos completos y detallados para cada línea, como si hubiera de construirse por administración; es muy suficiente fijar por medio de un conjunto de cláusulas generales para toda la red, y particulares para cada concesión, las condiciones de longitud máxima, itinerario, coste kilométrico medio, tarifas, gastos de explotación, prescripciones de carácter técnico, y, en una palabra, cuantos datos sean necesarios para definir con toda claridad y detalle las obligaciones del concesionario, sin perjuicio de exigirle durante la construcción los planes y perfiles de replanteo y los proyectos parciales de obras en que así se estime conveniente, para depurar si se ajustan a aquellas obligaciones; la Administración posee elementos bastantes para adquirir previamente todos estos datos sin grandes gastos ni dilaciones, y puede de esta manera imprimir a sus trabajos un criterio de unidad que con el procedimiento hoy vigente es muy difícil conseguir. No es la primera vez que se propone este sistema en España pues se halla legalmente planteado para la concesión de ferrocarriles en nuestra isla de Puerto Rico; y esta circunstancia evita más prolijas explicaciones, que no se ocultan a la sabiduría de las Cortes. Por último, y para terminar cuanto se refiere a los ferrocarriles secundarios con subvención, conviene mencionar que la

facultad de otorgar las concesiones por líneas separadas o por grupos de líneas enlazadas entre sí contribuirá poderosamente a asegurar la ejecución de líneas de corto tráfico por ahora, pues aisladamente anunciadas, no lograrían despertar el interés privado, y por este motivo deben reunirse a otras de gran tráfico que compense la desfavorable condición de las primeras.

Trata también el proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios sin subvención, y sobre este punto entiende el Ministro que suscribe ser conveniente y equitativo auxiliar, por el medio indirecto de la exención temporal de algunos impuestos a las Empresas, que con recursos propios, y sin pedir ningún auxilio al Estado, contribuyen tan poderosamente a fomentar la riqueza de la Nación; no sería justo tampoco sujetarlas a prestar gratuitamente al Estado los mismos servicios que las líneas subvencionadas, y por esta razón se las exime, si bien imponiéndoles la obligación de prestarlos mediante remuneración previamete convenida.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter a la deliberación de las Cortes el adjunto proyecto de ley.

Madrid, 16 de Marzo de 1888.—El Ministro de Fomento, *Carlos Navarro y Rodrigo.*

En la *legislatura de 1887-88* (Marzo de 1888) presentó el Gobierno a las Cortes (Congreso de los Diputados) el proyecto de ley cuyo preámbulo acaba de copiarse. Se dió dictamen por la Comisión, pero no se discutió éste.

En la *legislatura de 1888-89* (Diciembre 1888) el Gobierno reprodujo el proyecto de ley anterior, sobre el que había recaído ya dictamen. En éste se decía que no se había encontrado fórmula suficiente para impedir con las nuevas líneas la censurable concurrencia con las de la primera red, si se construían, por ejemplo, paralelas, etc.; pero que esperaba del Gobierno la evitara. No hubo discusión.

En la *legislatura de 1889-90* (Junio 1889) presenta el Gobierno el *anterior proyecto reformado* en la parte relativa a duración de la garantía, que aumentó hasta veinte años; proponía además la construcción por grandes agrupaciones, y respecto a subvenciones, no admitía más que la del Estado.

En la misma legislatura (Marzo 1890) el Ministro de Fomento *retira el proyecto y lo sustituye por otro*. Toma por base los dos anteriores, el dictamen de la Comisión y los datos de la información pública que tuvo lugar en el Congreso. Las modificaciones fueron las siguientes: obligación de preceder en todo caso la aprobación del proyecto técnico a la concesión; alentar la iniciativa de los que se dediquen a la formación de proyectos de las líneas del plan general, garantizándoles el pago del proyecto; constituir caso de caducidad, el no terminar las obras parcialmente en los plazos que se determinasen; para que los capitales no permaneciesen inactivos, se fijaba en el 3 0/0 del importe de su presupuesto la fianza definitiva para garantizar la construcción de la línea, fianza que se devolvería cuando se hubiesen ejecutado obras por un valor equivalente a su importe, quedando dichas obras subrogadas en todo o en parte a la anterior garantía. Se emitió dictamen por la Comisión, *discutiéndose y votándose definitivamente por el Congreso de los Diputados* en 30 de Junio de 1890.

La Comisión nombrada por el Senado dió dictamen sobre dicho proyecto de ley, de conformidad con el Congreso, y se declaró urgente la discusión, apenas empezada la cual terminó la legislatura, por lo que *dicho proyecto quedó aprobado por un Cuerpo colegislador y pendiente de discusión en el otro.*

En la *legislatura de 1891* se rogó al Gobierno en el Congreso la reproducción del citado proyecto de ley o presentación de uno nuevo; y en el Senado se presentó una proposición de ley sobre el mismo asunto, no llegándose a emitir dictamen.

Por el

REAL DECRETO DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 1888, se ampliaba el número de Vocales de la Comisión nombrada por el de 16 de Marzo, con tres más militares (pues, en un principio, no forma-

ba parte de aquella representación alguna del *ramo de Guerra)* que habían de ser: un Brigadier, un Coronel y un Teniente coronel; todos del Cuerpo de Ingenieros del Ejército.

En el año 1891 volvió a tratarse de este asunto en las Cámaras, llegando hasta a presentarse una proposición acerca del mismo, pero ni siquiera se emitió dictamen.

Dos años después, fué ordenado por la

REAL ORDEN DE 13 DE ENERO DE 1893, que se publicase la *propuesta o anteproyecto de Plan ferroviario de segundo orden*, elaborado por la Comisión nombrada en 1888, señalándose *un mes de plazo* para que las *Corporaciones, funcionarios, Empresas, Sociedades o particulares* expusieran las modificaciones que creyesen oportunas, a fin de que —en cumplimiento de lo preceptuado en el art. 5.º del antes citado Real decreto de 16 de Marzo de 1888— en vista de esos informes, la Comisión propusiera al Ministerio de Fomento el *Plan definitivo de ferrocarriles secundarios*.

Y, en efecto, en la *Gaceta* del 18 de Enero del expresado año se publicó dicha propuesta o anteproyecto que no contiene más datos que los siguientes: designación de las líneas y poblaciones principales de paso; provincias que atraviesan; secciones correspondientes a cada provincia; longitudes de cada sección; y longitudes totales de cada línea; advirtiéndose respecto a estas y las anteriores, que se incluyen en concepto de aproximadas.

La longitud total que sumaban las líneas de la mencionada propuesta era de *10.569 kilómetros*.

Por fin, la Comisión, como resultado de sus trabajos, presentó su último y definitivo informe que termina con el

PLAN DE FERROCARRILES SECUNDARIOS DE 9 DE JUNIO DE 1893, cuyo Plan se inserta íntegramente a continuación:

Plan propuesto por la Comisión de Ferrocarriles secundarios en su informe definitivo de 9 de Junio de 1893

RESUMEN DEL PLAN GENERAL DE FERROCARRILES SECUNDARIOS Y GRUPOS EN QUE PUEDE DIVIDIRSE

Grupos	LÍNEAS	LONGITUDES		COSTE QUE SE ASIGNA			Proporción del producto líquido al producto bruto
		Parcial — Km.	Por grupos — Km.	Por kilómetro — Pesetas	A cada línea — Pesetas	A cada grupo — Pesetas	Por 100
Noroeste	De Santiago a Negreira y Corcubión	65	1.072	60.000	3,900.000	49,270.000	30
	De Santiago a Lalín, Orense, Ginzo de Lincia y Verín	135		35.000	4,725.000		40
	De Santiago a Cambre	69		35.000	2,415.000		40
	De Cerceda a Carballo y Lage	50		55.000	2,750.000		30
	De Cambre a Betanzos, Puentedeume, Jubía y el Ferrol	56		35.090	1,960.000		40
	De Ferrol a Santa Marta de Ortigueira, Vivero, Ribadeo, Pravia y Trubia, con ramal a Cudillero	230		30.000	6,900.000		30
	De Sarriá a Becerreá, Grandas de Salime y Vega de Ribadeo	140		60 000	8,400.000		20
	De Ponferrada a Cangas de Tineo y Pravia	187		60.000	11,220.000		20
	De Sahagún a Riaño, Cangas de Onís y Ribadesella	140		50.000	7,000.000		20
Norte	De Infiesto a Cangas de Onís, Llanes, San Vicente de la Barquera y Cabezón de la Sal	110	877	35.000	3,850.000	28,915.000	30
	De Miranda a Trespaderne, Villarcayo y el Ferrocarril de la Robla a Valmaseda	100		35.000	3,500.000		20
	De Deva a Lequeitio y Guernica	45		45.000	2,025.000		40
	De Haro a Santo Domingo de la Calzada, Belorado y Pradoluengo	36		35.000	1,260.000		20
	De Pamplona a Estella y de los Arcos a Logroño	95		25.000	2,375.000		40
	De Jaca a Sangüesa, Pamplona y Pasajes	210		30.000	6,300.000		20
	De Yanguas a Cuéllar y Peñafiel	75		35.000	2,625.000		20
	De Sepúlveda a Riaza y San Esteban de Gormaz	80		40.000	3,200.000		20
	De Zuera a Ejea de los Caballeros y Sangüesa	126		35.000	3,780.000		20
Nordeste	De Tremp a Pons, Agramunt y Cervera	70	480	35.000	2,450.000	22,370.000	30
	De Cervera a Valls y Tarragona	76		45.000	3,420.000		40
	De Pons a Seo de Urgel y Puigcerdá	104		50.000	5,200.000		20
	De Esterrí a Viella y Pont del Rey	65		60.000	3,900.000		20
	De Lérida a Fraga y Fayón	85		40.000	3,400.000		20
	De Barbastro a El Grado, Ainsa y Boltaña, con ramal de El Grado a Graus	80		50.000	4,000.000		20
Oeste	De Benavente a Puebla de Sanabria	90	580	25.000	2,250.000	19,400.000	20
	De Benavente a Villanueva del Campo y Medina de Ríoseco	70		25.000	1,750.000		20
	De Medina de Ríoseco a Villalón y Villada	50		25.000	1,250.000		30
	De Ciudad-Rodrigo a Hoyos, Coria y Cañaveral	120		50 000	6,000.000		20
	De Avila a Piedrahita, El Barco y Béjar	110		30.000	3,300.000		20
	De Talavera de la Reina a Arenal y El Barco	90		40.000	3,600.000		20
	De Cáceres a Trujillo	50		25.000	1,250.000		20
Centro	De Burgos a Salas de los Infantes, Soria y Calatayud	225	739	30.000	6,750.000	23,940.000	20
	De Sigüenza a Molina de Aragón y Monreal	140		25.000	3,500.000		20
	De Cuenca a San Clemente y Villarrobledo	120		40.000	4,800.000		20
	De Puertollano a Calzada de Calatrava y Valdepeñas a Villanueva de los Infantes y Albacete	224		35.000	7,840.000		20
	De Puertollano al Horcajo	30		35.000	1,050.000		20
	Suma y sigue		3.748			143,895.000	

Grupos	LÍNEAS	LONGITUDES Parcial — Km.	LONGITUDES Por grupos — Km.	COSTE QUE SE ASIGNA Por kilómetro — Pesetas	COSTE QUE SE ASIGNA A cada línea — Pesetas	COSTE QUE SE ASIGNA A cada grupo — Pesetas	Proporción del producto líquido al producto bruto — Por 100
	Suma anterior..................		3.748			143,895.000	
	De Riela a Cariñena, Belchite e Hijar.......	120		30.000	36,000.000	-	30
	De Cariñena a Daroca...............	39		30.000	1,170.000		30
	De Monreal a Utrillas, Gargallo, Morella y Vinaroz..................	200		50.000	10,000.000		20
	De Gargallo a Hijar.................	60		35.000	2,100.000		20
Este.....	De Valdelinares y Linares a la línea de Teruel a Sagunto..................	36	701	40.000	1,440.000	28,045.000	20
	De Cuenca a Utiel..................	125		40.000	5,000.000		20
	De Teruel a Laudete y Minas de Henarejos.	100		40.000	4,000.000		20
	De Cullera a Gandía..................	21		35.000	735.000		30
	De Almería a Sorbas y Vera..............	91		25.000	2,275.000		20
	De Almería a Albuñol, Motril, Torrox, y Málaga..................	210		50.000	10,500.000		30
Sur.....	De Granada a Calahonda...............	70	531	35.000	2,450.000	21,325.000	40
	De Chiclana a Medinasidonia y Algeciras..	95		45.000	4,275.000		20
	De Almonte a La Palma.................	20		25.000	700.000		20
	De Gibraleón a Ayamonte...............	45		25.000	1,125.000		20
	TOTALES..................		4.980			193,265.000	

Este cuadro sinóptico hace ver que la longitud total de los Ferrocarriles propuestos se estima en 4.980 kilómetros, con un presupuesto probable de construcción de 193.265.000 pesetas, lo que conduce a un coste medio de unas 39.000 pesetas kilómetro; de modo, que el límite a que no ha de llegar el abono de interés por parte del Estado, si se fija el tipo de 5 por 100, será un desembolso anual de nueve millones y medio de pesetas.

Tal es, excelentísimo señor, el término a que ha llegado la Comisión en los trabajos que V. E. le ha encomendado, más animada del mejor deseo de acierto que lisonjeada de haberlo conseguido.

Madrid, 9 de Junio de 1893.—Excelentísimo Señor.—El Presidente, *Eduardo Saavedra*.—Los Secretarios, *Luis Acosta, Juan Alvarez Antón*.

A la *Comisión* se la da las gracias y *se la disuelve*, respectivamente, por

REALES ÓRDENES DE 22 Y 24 DE JULIO DE 1893.

* * *

En la legislatura de 1896 se repite en el Congreso el ruego que se hizo al Gobierno en 1891 de que se reprodujera el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, no habiendo sido acogido.

* * *

Cuantas disposiciones legislativas, proyectos, estudios y trabajos se han mencionado anteriormente, fueron completamente estériles, ya que no tuvieron ninguna eficacia práctica.

Pudiera, por lo tanto, decirse que los años transcurridos desde 1866 (en que, como hemos indicado al principio, se habla por primera vez en nuestra legislación de estos ferrocarriles) hasta 1896, constituyen la primera época legislativa de los ferrocarriles secundarios, cuya época se subdivide en tres períodos: 1.º, el año 1866, de iniciación, en que sólo aparece un débil intento, del que no queda sino un razonado estudio técnico; 2.º, un paréntesis de veinte años, debido a las azarosas circunstancias porque atravesó entonces España; y 3.º, de 1886 a 1896, período tan estéril, en realidad, como los anteriores, pero que ofrece dos notas salientes, a saber: el proyecto de ley de secundarios del Sr. Navarro Rodrigo, de 1888; y el Plan de 1893.

La terminación de esta época coincide con la difícil situación creada a España por nuestras guerras coloniales y con los Estados Unidos de la América del Norte. No es extraño, pues, que, ante tantas preocupaciones y trastornos tan graves, se abriera un nuevo paréntesis en esta cuestión de los ferrocarriles secundarios.

Terminadas dichas guerras y normalizada la situación nacional, pudieron ya los Gobiernos dedicar a aquella de nuevo su atención, como se verá en las páginas que siguen.

2.ª Epoca (1900-1918).—Legislativa

a) (1900-1906).—Primera Ley

En la

REAL ORDEN DE 16 DE JUNIO DE 1900, que dispone se proceda en breve plazo al estudio de las bases generales para el perfeccionamiento y terminación de un sistema completo de comunicaciones ferroviarias, sólo se hace sobre los ferrocarriles secundarios la indicación preceptiva de que se tengan en cuenta «los proyectos de ley presentados en distintas ocasiones a las Cortes para plantear» aquellos, «el informe definitivo evacuado en 9 de Junio de 1893 por la Comisión nombrada para formar el Plan de esa clase de vías, y todos los demás datos y antecedentes referentes a la materia».

Por el

REAL DECRETO DE 19 DE OCTUBRE DE 1901, se autoriza al Ministro de Fomento para presentar a las Cortes un proyecto de ley sobre ferrocarriles secundarios, cuyo preámbulo o exposición de motivos se inserta íntegramente a continuación:

Real decreto de 19 de Octubre de 1901, autorizando la presentación a las Cortes del proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios, y exposición de motivos del mismo

MINISTERIO DE AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros; en nombre de Mi Augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII y como Reina Regente del Reino,

Vengo en autorizar al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas para presentar a las Cortes un proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios.

Dado en Palacio a diez y nueve de Octubre de mil novecientos uno.—MARÍA CRISTINA.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, *Miguel Villanueva y Gómez.*

A LAS CORTES

Construida ya casi completamente nuestra red general de ferrocarriles, y satisfechas así las necesidades del orden superior a que en esta clase de servicios deben atender preferentemente los Gobiernos, es llegado el momento de acometer otra obra de no menor importancia y transcendencia, puesto que ha de ser el complemento de aquélla y ha de reportar seguramente al país incalculables beneficios.

Tal es la formación de un plan y ley de Ferrocarriles secundarios, propósito que, no sólo no es nuevo, sino que ya por tres veces ha ocupado a los Gobiernos y a las Cortes y en alguna de ellas ha estado a punto de obtener definitivamente la aprobación de éstas, pero unas veces por dificultades de orden meramente parlamentario, y otras porque las angustias de los pasados tiempos no permitían espacio suficiente para acometer estas empresas, es lo cierto que, hasta el presente, no se ha logrado dar cima a proyecto llamado a reportar tantos bienes y de cuya necesidad está tan penetrado el Gobierno de S. M., que al emprender la obra de regeneración que el país tan imperiosamente demanda, no ha vacilado en considerar aquel propósito como uno de los primeros que reclaman toda su atención, la de las Cortes y la del país mismo, ya que en su realización se han de obtener para éste tan provechosos resultados.

A llenar este vacío tiende el proyecto de ley que se somete a la deliberación de las Cámaras, en el cual, por el tiempo transcurrido desde que éstas dedicaron su atención a tan vital asunto, han podido introducirse res-

pecto a los proyectos anteriores todas aquellas mejoras, ya técnicas, ya administrativas que en mayor conocimiento de estos asuntos y la práctica de los mismos en otros países han hecho considerar indispensables.

Mantiénese en éste el principio capital que informaba el que ya estuvo a punto de ser ley en el Senado, cual es el de garantizar un mínimun de interés a los capitales que se empleen en la construcción de estas obras, introduciéndose alguna novedad, no sólo respecto al tipo de dicho interés, que se rebaja del 6 al 5 por 100 (1), sino también respecto al límite a que ha de llegar para que empiece la participación del Estado en las ganancias obtenidas. Consérvase también el principio de que para el establecimiento y explotación de estas líneas pueden utilizarse las carreteras u otras obras públicas, así como también el de otorgar a los concesionarios todos los beneficios a que se refiere el art. 31 de la ley general de Ferrocarriles; y se completan estos auxilios con la exención de impuestos durante veinticinco años tanto a los accionistas como a los precios de transporte (2), estimando el Ministro que suscribe que estas concesiones, unidas a las facilidades de otro orden, que se otorgan también a estas empresas, han de ser estímulo bastante para que no falten capitales que quieran concurrir a la realización de estos proyectos.

A fin de evitar cuanto quiera parecerse a monopolio y de facilitar la concurrencia de capitales para obra de tanto empeño, ha parecido preferible adoptar exclusivamente el sistema de grupos para el concurso, con lo cual se atiende, además, a la previsión de que no queden abandonadas aquellas líneas cuyos rendimientos no han de ser grandes, y que, seguramente, no serían objeto de licitación si se separasen de aquellas otras llamadas a producir más pingües resultados.

(1) En la ley de 30 de Julio de 1904 se ha rebajado el interés al 4 por 100 (véase sus artículos 22 y 24).
(2) El art. 2.º de la ley exime a estos ferrocarriles del impuesto sobre billetes de viajeros y transportes de mercancías durante los diez primeros años de su explotación.

Procúrase también en proyecto aligerar las trabas administrativas, limitando la acción del Estado a lo puramente indispensable para asegurar sus derechos y para garantir los del público, y dejando en todo lo demás una gran libertad a las empresas para la construcción y explotación de las vías, realizando así, en los términos de lo posible, ese ideal descentralizador a que van encaminadas las tendencias de la sociedad moderna.

Resta, por último, observar que el sistema adoptado para el pago de la garantía de interés no ha de imponer de momento sacrificio alguno al país; lejos de eso, el desarrollo de las obras que la ejecución del plano lleva consigo, ha de proporcionar trabajo y difundir riqueza en muchas regiones de España; y cuando las líneas vayan estando en explotación, el movimiento que afortunadamente se nota en todos los ramos de nuestra industria ha de hacer que los productos de aquéllas sean bastantes a reducir la carga del Tesoro público a límites muy exiguos, quizás a extinguirla por completo, y tal vez en alguna ocasión a producirle algún rendimiento líquido.

Por la combinación de estos principios no sólo se alienta a los capitales a concurrir a estas obras, mediante la seguridad de un lucro nacional, sino que se facilita y se asegura en lo posible la construcción de todas las líneas, pudiendo predecirse que en un porvenir no muy largo habrán de estar terminadas esas vías accesorias, que con los caminos vecinales cuyo desarrollo también propone el Gobierno vayan a alimentar con productos de comarcas hasta ahora abandonadas el tráfico de las grandes líneas, aumentando de este modo el bienestar de los pueblos y los ingresos del Tesoro.

Atento a estas consideraciones, el Ministro que suscribe, autorizado por S. M., tiene el honor de someter a las Cortes el siguiente proyecto de ley.

Madrid, 19 de Octubre de 1901.—*Miguel Villanueva y Gómez.—(Gaceta* del 22.)

Formulado el correspondiente dictamen sobre este proyecto por la Comisión parlamentaria, se presentó a ésta una

EXPOSICIÓN DE LA LIGA DE PRODUCTORES VIZCAÍNOS, EN 28 DE FEBRERO DE 1902, que, aunque a primera vista parece no debiera ser mencionada por constituir uno de tantos incidentes de la elaboración de una ley, merece nos ocupemos de ella, porque siendo su objeto que el dictamen de la Comisión se reformara, su contenido (en el que se ocupa de la legislación española y extranjera sobre los pequeños ferrocarriles, censurando razonadamente el sistema de la garantía de interés, etc., etc.) es muy interesante, como lo demuestran las conclusiones a que llega, que son las siguientes:

Conclusiones de la Exposición a las Cortes de la «Liga de productores vizcaínos», en 1902

1.ª La red de ferrocarriles secundarios subvencionados por el Estado se reducirá a 3.000 kilómetros.

2.ª Las Compañías concesionarias de estas líneas se constituirán con estricta sujeción a las leyes españolas, siendo también españoles sus Directores. Cada grupo de líneas tendrá como mínimo 50 kilómetros de longitud.

3.ª Se desistirá del régimen de garantía de interés,

adoptando en el proyecto de ley y en el informe de la Comisión, que resultaría, tal como se halla planteado, insuficiente para asegurar el rédito de los capitales invertidos y para cubrir los gastos de explotación.

4.ª Calculado el coste por kilómetro de vías de un metro de latitud en 70.000 pesetas, se distribuirá el 60 por 100 en acciones y el 40 en obligaciones, suscribiendo el Estado la mitad de las primeras, hasta la suma máxima de 21.000 pesetas por kilómetro.

5.ª Si se tropezase con algunas dificultades para la participación del Estado en el capital acciones, podría sustituirse este sistema de auxilios por la subvención directa del 30 por 100 del presupuesto con 18.000 pesetas de máximo. Esta suma no devengaría interés, siendo reintegrable cuando los dividendos de la Empresa superasen al 6 por 100, repartiéndose el excedente por mitades entre el capital acciones y el Estado.

6.ª En caso de que se incluyan en el plan algunas líneas de vía normal, se aumentarán los auxilios en una cuarta parte, subiendo la máxima de suscripciones en acciones a 26.250 pesetas y la subvención en efectivo a 22.500 pesetas, y

7.ª Entre las líneas comprendidas en el plan, se dará la prelación, al anunciar la subasta, a aquéllas en que las entidades locales ofrezcan mayor extensión de terrenos cedidos gratuitamente y de acciones suscritas para completar el capital de establecimiento.

Fué necesario que transcurrieran varios años para que el mencionado proyecto de ley del Sr. Villanueva, después de haber sufrido una gestación muy laboriosa y las consiguientes modificaciones, que no vale la pena de reseñar, se convirtiera en Ley, que ha sido la primera promulgada sobre ferrocarriles secundarios y que se inserta íntegramente a continuación:

Ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904

MINISTERIO DE AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS

LEY

Don Alfonso XIII por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España.

A todos los que la presente vieren y entendieren sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

CAPÍTULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.° Para los efectos de la presente ley, se considerarán ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público con motor mecánico que en adelante se concedan y no estén comprendidos en la red de los de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo 1.° de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Los ferrocarriles secundarios se dividirán en dos categorías, según que no se subvencionen directamente por el Gobierno, o reciban auxilio de las fondos públicos y su concesión no podrá nunca exceder de setenta y cinco años (1).

Art. 2.° Todos los ferrocarriles secundarios serán considerados como de utilidad pública, teniendo derecho a la expropiación forzosa, a la exención del impuesto sobre los billetes de los viajeros y los transportes de mercancías durante los diez primeros años de la explotación, al aprovechamiento de las obras construídas por el Estado, las provincias y los Municipios, previa concesión del Gobierno, que la otorgará, siempre que no impida el uso ordinario de aquéllas a los demás beneficios que concede el art. 31 de la ley de 23 de Noviembre de 1877 quedando sujetos a las disposiciones que rijan para los de interés general en lo relativo a derechos de Aduanas por introducción de material fijo y móvil.

Las empresas de ferrocarailes secundarios podrán utilizar para el servicio del público y en su propio provecho el telégrafo y el teléfono donde no hubiere telégrafo del Estado (1).

Art. 3.° Los concesionarios de estos ferrocarriles podrán, previa autorización del Ministro de Agricultura y Obras públicas, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiera en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas (2).

Art. 4.° Las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de ferrocarriles secundarios tendrán su domicilio en España y estarán sometidas a las leyes españolas (3).

Art. 5.° Los ferrocarriles secundarios sometidos a los reglamentos de transportes militares dictados por el Gobierno o que en lo sucesivo se dictaren.

En caso de guerra o de alteración de orden público, el Gobierno podrá suspender la circulación por esas vías, sin que por ello se dé lugar a indemnización de ningún género, y también podrá utilizarlas mediante tarifas especiales previamente establecidas.

(1) Véase el artículo 1.° del Reglamento.

(1) Véase el artículo 2.° del Reglamento.
(2) Véase el artículo 3.° del Reglamento.
(3) Véase el artículo 3.° del Reglamento.

Art. 6.° Tanto durante la construcción como cuando los ferrocarriles secundarios se hallen ya entregados al servicio público, los concesionarios se someterán a las reglas que el Gobierno dicte para cerciorarse de que las obras y el material reunen todas las circunstancias de solidez y estabilidad necesarias, así como de que la explotación se verifica en buenas condiciones por lo que se refiere a la seguridad de las personas, sin perjuicio de que el Gobierno presente a las Cortes en su día una ley de Policía de ferrocarriles secundarios (1).

Art. 7.° Al otorgarse la concesión de estos ferrocarriles, se fijará para cada uno su tarifa legal o de precios máximos, así como las condiciones que habrán de regir en su aplicación.

El concesionario, dando conocimiento al Gobierno, podrá rebajar la tarifa máxima, con tal que lo haga de una manera general y sin modificar sus condiciones de aplicación; y así mismo, y sujetándose a las reglas administrativas que oportunamente se dictarán para que no se perjudique ningún interés legítimo, podrá establecer tarifas especiales con precios inferiores y condiciones de aplicación diferentes de las de la tarifa máxima (2).

Art. 8.° Cuando no se hayan empezado las obras en el plazo marcado o no se construyan con arreglo a la fórmula de progreso fijada, o no terminen en el período señalado, o no se explote la línea en los términos que se prescriban en los pliegos de condiciomes de la concesión, se declarará ésta caducada, perdiendo el concesionario la fianza, si no estuviese devuelta, o pagando de sus bienes una multa de igual valor (3).

El expediente que al efecto se instruya quedará reducido a hacer constar cualquiera de los hechos designados como causa de caducidad en el párrafo anterior y no se resolverá sin dar audiencia a la parte interesada, y oir al Consejo de Obras públicas y al de Estado.

Art. 9.° Declarada la caducidad, el Ministro de Agricultura y Obras públicas se incautará de las obras y del material fijo y móvil de la línea, encargándose de la explotación si hubiese lugar a ello (4).

Art. 10. Si al declarar la caducidad no se hubiesen comenzado las obras, quedará la Administración desligada de todo compromiso con el concesionario. En caso de que se hubieren ejecutado algunas obras o todas ellas, se sacarán a subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El tipo para esta subasta será el importe a que asciendan, según la tasación que se practique, los gastos del proyecto, los terrenos ocupados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario por el Estado, las provincias y los Municipios, en terrenos, obras, metálico u otra clase de valores.

Si el ferrocarril se encontrase en explotación, se tendrán en cuenta para tasarlo su valor industrial, o sea los productos que rinda de presente y las esperanzas estimables para el porvenir.

La tasación se verificará por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, que el Ministro de Obras Públicas designe, y un Perito nombrado por el concesionario.

Si a la subasta no acudiese postor alguno, se anunciará una segunda y última, por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Art. 11. Si en cualquiera de las dos subastas a que se refiere el artículo anterior, se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferrocarril adjudicado al mejor postor, el cual depositará la fianza que en el anuncio de la subasta se hubiese fijado para responder a la Administración del cumplimiento de su compromiso, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta Ley, como lo eran para el primero, y sustituyendo al anterior concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

Del importe de las obras rematadas se deducirán los gastos de la tasación y subasta, así como los que el Estado haya tenido que suplir para mantener la explotación, y el resto se entregará al primitivo concesionario.

En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las dos subastas, quedarán las obras o materiales a beneficio del Estado, sin que el concesionario tenga derecho a indemnización alguna.

Art. 12. El Gobierno, previo informe del Consejo de Obras Públicas, podrá conceder una prórroga a los concesionarios de los ferrocarriles secundarios, siempre que ellos aleguen razones que justifiquen la imposibilidad de haber terminado las obras en el plazo señalado; prórroga que no excederá nunca del tiempo fijado en la concesión para ejecutar las obras.

Cualquiera otra prórroga habrá de concederse necesariamente en virtud de una ley.

Los concesionarios no podrán alegar, para dejar de cumplir sus compromisos, las dificultades que oponga el terreno para ejecutar las obras, ni la diferencia que resulte entre la longitud efectiva de cada línea y la presumida en el plan general, ni la mayor o menor posibilidad de aprovechar carreteras u otras obras que se supusiesen aprovechables (1).

Art. 13. Al terminar el plazo de cada concesión adquirirá el Estado las líneas con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

Con tres años de antelación se practicará un reconocimiento general en la línea por los Ingenieros del Estado; y el Ministro del ramo, en vista del dictamen que emitan, ordenará cuanto sea preciso para que las obras, edificios y material y demás, se encuentren en buen estado el día que deba hacer su entrega el concesionario. Si éste se negare a cumplir las órdenes que para el efecto se le comuniquen, el Ministro dispondrá que se ejecuten por cuenta de la Empresa, embargando, si para ello fuese preciso, los productos de la explotación (2).

(1) Véase el artículo 6.° del Reglamento.
(2) Véanse los artículos 6.° y 7.° del Reglamento.
(3) Véase el artículo 9.° del Reglamento.
(4) Véanse los artículos 10 y 15 del Reglamento.

(1) Véanse los arts. 13 y 14 del Reglamento.
(2) Véase el art. 16 del Reglamento.

Art. 14. Ninguna concesión de ferrocarriles secundarios constituye monopolio, y ninguna otra concesión ulterior de caminos, ferrocarriles, canales de navegación u otros, en la misma comarca donde esté situado el ferrocarril o en otra contigua o distante, podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna a favor de ninguno de los concesionarios.

CAPÍTULO II

De los ferrocarriles secundarios sin subvención directa del Estado

Art. 15. Se consideran ferrocarriles secundarios de esta categoría, cualquiera que sea el ancho de la vía que se fije por el peticionario, los que se construyan y exploten sin ninguna subvención directa en metálico ni garantía de intereses por el Estado.

Su concesión se otorgará por el Ministerio de Agricultura y Obras Públicas, con arreglo al Reglamento que se publicará para la aplicación de esta ley; pero cuando implique la ocupación de terrenos del Estado o la expropiación forzosa del dominio privado, se dará cuenta de ella a las Cortes, y no será firme hasta dos meses después si en este intervalo aquéllas no acordasen nada en contrario [1].

Art. 16. Los concesionarios de estas líneas podrán fijar libremente sus tarifas, pero la somenterán a la aprobación del Gobierno; y una vez aprobadas, se pondrán en vigor por un plazo mínimo de tres meses, dándose a conocer al público por lo menos con quince días de anticipación a la fecha en que comiencen a regir.

Los ferrocarriles de esta categoría prestarán los servicios de correos, telégrafos, conducción de presos y penados, transportes y otros del Estado, con arreglo a una tarifa especial, que se fijará en el pliego de condiciones de cada concesión, teniendo en cuenta las ventajas que se otorguen para la construcción del ferrocarril respectivo, como derecho de expropiación forzosa, ocupación del dominio público y otras análogas así como los auxilios que en obras ejecutadas haya de recibir del Estado, de las provincias y de los municipios.

El concesionario no tendrá obligación de someter a la aprobación superior más que la marcha y composición del tren correo, pudiendo organizar los demás trenes con toda libertad, sin perjuicio de lo que exija la seguridad del tránsito.

Art. 17. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta categoría, se dirigirá al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas una solicitud acompañada del proyecto de la línea, que constará:

1.° De una Memoria en que se explique el objeto y ventajas de la obra, y las razones que apoyan el trazo elegido.

2.° De un plano y un perfil longitudinal de la línea.

3.° De una sucinta relación de las obras de fábrica y edificios; y

4.° De una apreciación alzada del coste del establecimiento.

Cuando en la solicitud de concesión se pretenda hacer uso del derecho de expropiación forzosa, ocupar alna extensión de dominio público, aprovechar obras del Estado, de la provincia o del municipio, o gozar de la exención del impuesto sobre viajeros y mercancías, se acompañará también el documento de haber depositado en garantía de la petición el 1 por 100 del importe de la apreciación alzada de la obra; y si el peticionario rehusare la concesión con las condiciones mismas de su proposición, sin alteración alguna por parte del Gobierno, perderá el depósito que quedará a beneficio del Estado [1].

Art. 18. En los casos en que se pretendan los beneficios a que se refiere el párrafo segundo del artículo anterior, se fijará en cada concesión los plazos en que haya de darse principio y término a las obras, la fórmula de progreso de éstas, o sea la cantidad de obra que debe ejecutarse en cada período, y la suma a que asciende el 3 por 100 del presupuesto, la cual deberá ser depositada por el concesionario como fianza para el cumplimiento de las cláusulas de su concesión.

Si el concesionario deja transcurrir quince días desde que se le notifique la concesión sin acreditar la constitución de dicho depósito, perderá la fianza en garantía de la petición y todos sus derechos a la concesión solicitada, no pudiendo expedírsele el título de la misma.

La garantía del 3 por 100 del presupuesto no será devuelta hasta que se hayan ejecutado obras por el doble de su valor.

Art. 19. El Gobierno, por causa de utilidad pública, podrá adquirir los ferrocarriles de esta clase cuando lleven quince años de explotación y antes de que termine el plazo de su concesión. Para determinar el precio de la compra se tomará el promedio de los productos líquidos obtenidos durante los últimos cinco años, y este término medio, añadido al aumento progresivo que haya obtenido el ferrocarril como promedio durante el último quinquenio, será el importe de la anualidad que el Estado pagará a la Empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

También podrá el Estado verificar el pago de una vez, capitalizando las anualidades por la fórmula del interés compuesto al tipo legal.

CAPÍTULO III

De los ferrocarriles secundarios con garantía de interés por el Estado

Art. 20. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase los que se comprendan en el plan general a que se refiere el artículo siguiente, y cuyo ancho de vía entre los bordes interiores de los carriles será de un metro, salvo aquellos casos en que por el Gobierno se estime conveniente otra latitud [2].

(1) Véase el art. 17 del Reglamento.

(1) Véanse los arts. 17, 18 y 19 del Reglamento.
(2) Véase el art. 21 del Reglamento.

Art. 21. Se autoriza a una Comisión técnica, que presidirá el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, para que forme el plan de ferrocarriles secundarios que han de obtener la garantía de interés por el Estado.

Constituirán la Comisión dos personas de reconocida competencia y notoriedad, nombradas por el Ministro de Obras Públicas con el carácter de Vicepresidentes; el Presidente del Consejo de Obras Públicas, el Director del Instituto Geográfico y Estadístico, un General y un Jefe del ejército en representación del Ministro de la Guerra, un representante de las Compañías férreas de vía normal en explotación, un representante de las Cámaras de Comercio, especialmente designado por ellas, y un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de notoria competencia, aunque no tenga ningún cargo oficial, libremente nombrado por el Ministro del ramo.

La Comisión técnica citada designará los grupos que han de constituir la red y su extensión kilométrica.

La longitud total de las líneas comprendidas en el plan no excederá de 5.000 kilómetos, y se dividirá en grupos cuya extensión no será inferior a 200 kilómetros, cifra que podrá disminuirse a petición de las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, siempre que éstos contribuyan con garantía positiva a la realización del grupo.

Se exceptúan de esta regla las zonas parcialmente servidas por ferrocarriles secundarios ya en explotación, para las que podrán otorgarse, a juicio del Ministro, oyendo a la Comisión técnica citada, las concesiones parciales que se consideren convenientes para conseguir el desarrollo de los intereses públicos.

Los trabajos de la Comisión técnica habrán de quedar terminados en el plazo máximo de seis meses, contados desde la promulgación de esta ley. En los primeros setenta días del mismo plazo, la referida Comisión deberá conocer los datos y trabajos reunidos sobre la materia por la Administración Central, y se dirigirá a todas las Diputaciones provinciales, para que en el término de dos meses la informen sobre sus intereses y aspiraciones, con relación al grupo o grupos que afecten a la respectiva provincia.

La aprobación de los trabajos de la Comisión técnica corresponde al Consejo de Ministros, quien dará cuenta a las Cortes del uso hecho de esta autorización.

La subasta de las líneas comprendidas en el plan no podrá anunciarse sino después de transcurrido un mes, a contar de la fecha en que el Gobierno haya cumplido este precepto (1).

Art. 22. El Estado garantiza a los ferrocarriles secundarios de esta clase, desde el día primero del mes siguiente al en que comience la explotación de todas las líneas del grupo que el concesionario se hubiere comprometido a construir, hasta que transcurran veinte años, un interés mínimo anual de 4 por 100 del capital correspondiente a su construcción, sin incluir el material móvil. En el caso de que hubiese sido concedida alguna prórroga para terminar las obras, la duración de aquéllas se descontará del mencionado plazo de veinte años

El capital máximo, cuyo interés garantiza el Estado, no excederá nunca de 50.000 pesetas por kilómetro (1).

Art. 23. Cuando el producto líquido de un grupo de líneas no alcance al 4 por 100 del capital señalado, el Gobierno abonará al concesionario la suma que le falte para completar dicho 4 por 100. Cuando el producto líquido pase del 8 por 100, el Estado recibirá del concesionario la mitad del exceso, hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiese entregado, cualquiera que sea el plazo necesario para completar dicho reintegro; en ambos casos se reservará el Estado la debida comprobación del gasto realizado, y los Reglamentos determinarán las partidas esenciales de la liquidación y la forma y plazo para presentar aquélla (2).

Art. 24. Para los efectos de la garantía de interés por el Estado, se fija en 3.000 pesetas por kilómetro el coste anual de la explotación. Cuando un grupo de líneas produzca una cantidad superior a la de 3.000 pesetas por kilómetro, se disminuirá de aquélla el gasto calculado por el coeficiente que para cada grupo haya señalado el Ministro del ramo, oyendo al Consejo de Obras Públicas.

En ningún caso excederá el abono de interés del 4 por 100 del capital garantizado.

La liquidación de la garantía de interés, lo mismo que la de los reintegros, se hará teniendo en cuenta todas las líneas que constituyan el grupo objeto de una sola y misma concesión por años naturales completos, haciéndose liquidaciones especiales para las fracciones de año que pudiesen resultar, o sea para los períodos comprendidos entre las fechas de principio y fin de la garantía de interés y el 31 de Diciembre respectivo e inmediatamente posterior a dichas fechas.

Para los efectos de esta garantía no se considerarán como gasto de explotación los intereses de las obligaciones que se hayan emitido.

Art. 25. Si transcurridos diez años desde que se ponga un grupo en explotación, el Gobierno, en cinco consecutivos, se viera en la necesidad de hacer abonos para el pago de los intereses garantizados, el Ministro de Obras Públicas podrá nombrar, a expensas de la Compañía, un Delegado que, con el carácter de coadministrador, intervenga en la dirección y explotación del ferrocarril o ferrocarriles.

Este Delegado cesará en sus funciones tan luego como las líneas produzcan durante tres años un 4 por 100.

Art. 26. Publicado como ley el plan de los ferrocarriles secundarios con subvención directa del Estado, la iniciativa particular hará el estudio de las líneas, con determinación de las condiciones facultativas y econó-

(1) Véanse el Real decreto de 30 de Julio de 1904 nombrando la Comisión; la Real orden de 8 de Agosto siguiente; el Real decreto de 31 de Marzo de 1905 aprobando el plan de ferrocarriles secundarios, y el Real decreto de 2 de Noviembre de 1905 aprobando el plan supletorio de ferrocarriles secundarios.

(1) Véase el art. 22 del Reglamento.

(2) Véanse los arts. 22, 23 y 24 del Reglamento.

micas de construcción y explotación y de las tarifas máximas de aplicación.

El estudio de cada grupo que fuere aprobado por el Ministro de Obras Públicas servirá de base para la subasta, que se anunciará con tres meses de anticipación.

Al aprobarse el estudio de cada grupo se fijarán por el Ministro del ramo los plazos en que haya de darse principio y término a las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma a que asciende el 1 por 100 del presupuesto, que deberá ser depositada para tomar parte en las subastas, condiciones que se incluirán en el anuncio de éstas (1).

Art. 27. El Gobierno otorgará en pública subasta al mejor postor la concesión de cada uno de los grupos comprendidos en el plan general de ferrocarriles secundarios, y la licitación versará sobre el capital a garantir, plazo de la concesión y mejora del coeficiente de explotación.

Siempre que una Diputación provincial o un grupo de Diputaciones provinciales o de Ayuntamientos quiera emprender por su cuenta la construcción de parte o de toda la red de ferrocarriles secundarios que interesan a su provincia o provincias respectivas, el Gobierno les concederá autorización para ello, con preferencia a todo otro postor, en la subasta a que hace referencia en el artículo anterior, siempre que asuman en su totalidad o hasta determinado límite la garantía del interés que el Estado ofrece por esta Ley, quedando así éste descartado de toda responsabilidad, o reducida al tipo de interés sentado por la diferencia entre el garantizado por la Diputación o Diputaciones o Ayuntamientos y el 4 por 100 fijado por esta Ley.

Los concesionarios respectivos satisfarán al autor del estudio el valor del proyecto aprobado, no pudiendo exceder este gasto de 500 pesetas por kilómetro.

No podrán ser expedidos los títulos de concesión de ferrocarriles secundarios de esta clase mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto. Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá a subastar la concesión en el término de cuarenta días.

Dicho depósito no se devolverá hasta que se hayan ejecutado obras por doble de su valor (2).

Art. 28. Los concesionarios de ferrocarriles de esta clase quedan sometidos a la revisión de las tarifas, con arreglo al art. 49 de la Ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, y tendrán la obligación de reservar un departamento para la conducción de la correspondencia pública en un tren diario de ida y vuelta, cuya marcha y composición habrán de someterse, por excepción a la aprobación del Gobierno, pues todos los demás trenes se organizarán con entera libertad, sin más limitaciones que las de la policía de seguridad.

(1) Véanse los arts. 27 al 33 del Reglamento.
(2) Véase el art. 34 del Reglamento.

Este servicio y los restantes del Estado, como telegráfico, conducción de presos y penados y otros transportes, se prestarán con arreglo a una tarifa especial, que se fijará en el pliego de condiciones para la subasta de la concesión (1).

Art. 29. El Gobierno podrá autorizar la explotación del todo o parte de alguna de las líneas de un grupo, aun cuando éste no esté terminado, siempre que no resulte comprometida la seguridad, pero el concesionario no tendrá derecho a la garantía del interés por el Estado, hasta que no comience la explotación de todas las líneas del grupo.

Art. 30. El Estado se reserva la adquisición de las líneas una vez terminado el período de garantía de interés.

Para determinar el precio de este rescate se tomará el promedio de los productos líquidos, no contando como tal la subvención del Estado, obtenidos durante los diez últimos años; y este término medio, añadido al aumento progresivo que haya obtenido el ferrocarril durante el mismo plazo indicado, será el importe de la anualidad que el Estado pagará a la Empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

Si el valor que resultara para la anualidad fuese superior al 8 por 100, y la Compañía, al verificarse el rescate, se hallare en la obligación de reembolsar al Estado por abonos recibidos, se disminuirán las primeras anualidades en la mitad de lo que superen al 8 por 100 hasta que el Estado quede reintegrado de las cantidades que abonó en concepto de subvención.

El Estado podrá hacer el pago a la Empresa de una vez, capitalizando las anualidades por la fórmula del interés compuesto al interés general.

Art. 31. Queda el Gobierno facultado para otorgar a los ferrocarriles económicos concedidos con anterioridad a la presente Ley, todos los beneficios que en la misma se señalan a la clase de ferrocarriles no subvencionados, a que se refiere el art. 2.°, siempre que los interesados se ajusten en su concesión al plazo de setenta y cinco años antes prefijado, que renuncien a disfrutar de la exención de impuestos y se sometan también a las demás prescripciones de la presente Ley, sin que puedan en caso alguno obtener garantía de interés ni subvención de ningún género por el Estado.

Art. 32. Cualquier ferrocarril de los comprendidos en el plan de los secundarios, subvencionados con la garantía de interés, podrá ser concedido con las condiciones de las líneas no subvencionadas a que se refiere el art. 2.° de esta Ley, siempre que así se solicite antes de ser adjudicado el grupo a que pertenezca.

Art. 33. El Consejo de Ministros a propuesta de la Comisión encargada de formar el plan de ferrocarriles subvencionados con garantía de interés, decidirá cuáles de éstos deberán ser considerados estratégicos, y para la concesión y explotación de los que tengan el expresado carácter se impondrá como condición precisa que el Consejo de Administración de las Empresas conce-

(1) Véase el art. 35 del Reglamento.

sionarias se componga exclusivamente y en todo tiempo de ciudadanos españoles y con residencia permanente en España.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles, como militares y eclesiásticas de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente Ley en todas sus partes.

Dado en San Sebastián a 30 de Julio de 1904.—Yo el Rey.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, *Manuel Allendesalazar.* (*Gaceta* de 2 de Agosto.)

La Ley que acaba de copiarse no tuvo casi ninguna eficacia, pues solamente se han concedido con arreglo a ella dos ferrocarriles no subvencionados (núms. 201 y 202—Véase Capítulo V de este título), pero la hemos insertado por creerlo muy conveniente para conocer a fondo la evolución del pensamiento legislativo en esta materia.

* * *

Complemento de dicha Ley son las siguientes disposiciones:

REAL DECRETO DE 30 DE JULIO DE 1904, que ordena se constituya la Comisión (a que se refiere el artículo 21 de la Ley) encargada de formar el Plan de ferrocarriles secundarios que habían de obtener la garantía de interés por el Estado, con los señores siguientes:

Presidente, El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

Vicepresidentes: 1.º D. Luis Espada y Guntín, Director general de Obras públicas y Diputado a Cortes; 2.º D. Diego Arias de Miranda y Goitia, Ex Director de Obras públicas.

Vocales: D. Antonio Arévalo y Herencia, Presidente del Consejo de Obras públicas; D. Francisco Martín Sánchez, Director del Instituto Geográfico y Estadístico; D. Carlos Espinosa de los Monteros y Sagaseta, General de Brigada; D. Eusebio Jiménez Lluesma, Comandante de Ingenieros, en representación del Ministerio de la Guerra; D. Félix Boix y Merino, Director adjunto de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, en representación de las Compañías de Ferrocarriles de v. n. en explotación; D. Valentín Gorbeña y Anayagaray, Ingeniero consultor de las Compañías de Ferrocarriles de Santander a Bilbao y Vasco-Asturiana, en representación de las Compañías de Ferrocarriles de v. e. en explotación; D. Pablo Ruiz de Velasco, Presidente de la Cámara de Comercio de Madrid, en representación de las Cámaras de Comercio; y D. Luis Acosta y García, Ingeniero Jefe de 1.ª clase de Caminos, Canales y Puertos.

Para facilitar los trabajos de la expresada Comisión, se dictó la disposición siguiente:

Real orden circular de 8 de Agosto de 1904 para facilitar los trabajos de la Comisión de secundarios

A fin de que dentro del plazo que la ley señala pueda la Administración central facilitar a la Comisión encargada de formar el plan de los ferrocarriles secundarios que hayan de ser subvencionados por el Estado con garantía de interés los datos necesarios para el cumplimiento de su cometido,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer lo siguiente:

1.º En el término de treinta días, a contar de la fecha de la publicación de la presente Real orden en la *Gaceta de Madrid*, el ingeniero jefe del servicio de Obras públicas en esa provincia, teniendo presentes los trabajos realizados con anterioridad respecto al asunto y existentes en su oficina, formará y remitirá a V. S. una propuesta de los ferrocarriles de la clase indicada que, a su juicio, deban construirse en el territorio de su jurisdicción, y formar, por tanto, parte del plan general de dichas vías.

2.º Ese Gobierno publicará inmediatamente la mencionada propuesta en el *Boletín Oficial* de la provincia, abriendo sobre ella información pública por espacio de otros treinta días, siendo obligatorio emitir dictamen acerca de la misma para los ingenieros jefes de los servicios minero, forestal y agronómico de la región, así como para las Cámaras de Comercio, Agrícolas y demás Corporaciones análogas con carácter oficial. Y re-

unidos que fueren todos los datos indicados, los remitirá V. S. con su propio informe a este Ministerio en el término de diez días.

3.° Para la formación de las propuestas se tendrán en cuenta las siguientes reglas:

Primera. No se incluirán en dichas propuestas, conforme al texto del artículo 1.° de la ley de Ferrocarriles secundarios ninguna línea que, aunque no construída ni concedida, figure ya en la red o plan de las de servicio general.

Segunda. Tampoco se incluirán, por prohibirlo el artículo 31 de la misma ley citada, los ferrocarriles económicos o de vía estrecha ya construídos o adjudicados.

Tercera. En general, se huirá de proponer líneas paralelas y situadas a corta distancia de las ya existentes.

Cuarta. Se indicará en la propuesta:

a) La longitud aproximada de cada línea.

b) Si para su establecimiento puede aprovecharse alguna carretera construída, o si el ferrocarril que se propone puede sustituir con ventaja a alguna carretera no construída, pero sí incluída en el plan de las del Estado.

c) La densidad de población y la riqueza de todas clases existente en la zona que el ferrocarril ha de recorrer; acompañando cuantas noticias y datos puedan contribuir a dar idea de la importancia y utilidad de la línea, así como de su coste y tráfico kilométrico probables.

d) Caso de que algún Ayuntamiento u otra Corporación o entidad se hallase dispuesto a subvencionar la construcción de alguna línea, lo hará constar en la información, especificando con claridad el concepto y la entidad del auxilio. Así, si se tratara de una subvención directa o de capital, se fijará la cantidad por kilómetro, o bien el tanto por ciento del importe del presupuesto que ha de constituir aquella; y si se prefiriese la forma de garantía de interés, se señalará el tipo de éste y el capital garantizado. Se expresará también si la subvención se otorga incondicionalmente o sólo para el caso en que se disminuya la extensión del grupo a que la línea en cuestión pertenezca.

Quinta. Si las líneas incluídas en la propuesta no tuviesen su término natural dentro de la provincia y debieren extenderse por las limítrofes, se pondrán de acuerdo las Jefaturas de Obras públicas respectivas para señalar el punto probable de paso de una a otra provincia.

Sexta. Se limitará la propuesta a los ferrocarriles de verdadera importancia e interés, no olvidando que el plan general comprensivo de todos los que han de servir las 49 provincias de la Nación no debe exceder de 5.000 kilómetros; y a fin de que puedan ser atendidas en primer término las necesidades más perentorias, caso de incluirse más de una línea en la propuesta, se ordenará ésta, dando preferencia a los ferrocarriles cuya construcción revista mayor urgencia a juicio de los informantes.

Séptima. Todas las líneas que se propongan se dibujarán sobre un croquis de la provincia en escala de 1 : 500.000 en que figuren las poblaciones más importantes y las vías de comunicación existentes.

De Real orden lo manifiesto a V. S. para su conocimiento, cumplimiento exacto y demás efectos procedentes. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 8 de Agosto de 1904.—*Allendesalazar.* Señor Gobernador civil de la provincia de...

Como consecuencia de sus trabajos, la Comisión elevó al Gobierno una Memoria acompañada de los dos planes que en la misma se citan.

Y siendo estos planes de la Comisión los que, según más adelante se verá, constituyen la base principal y casi única del hoy vigente, conviene en extremo conocer los criterios en que aquélla se inspiró para formular su propuesta. Por lo que a continuación se copia íntegra la expresada Memoria, no haciéndolo de su propuesta de plan, por aparecer éste, páginas más adelante, ya refundido y tal y como lo acepta la Ley de 1908.

Memoria de la Comisión de 1905, encargada de formar el plan de Ferrocarriles secundarios

Al elevar esta Comisión a la aprobación del Gobierno de S. M. el plan de ferrocarriles secundarios subvencionables por el Estado con garantía de interés al capital de construcción, que ha formado en cumplimiento de lo que previene el art. 21 de la ley de 30 de Julio de 1904, juzga del caso exponer algunas breves consideraciones acerca del método que ha seguido y del criterio en que se ha inspirado para el desempeño de su cometido, y llamar a la vez la atención de los Poderes públicos acerca de varios extremos que se relacionan con aquél, y cuya importancia, así como la necesidad de que sean debidamente apreciados y atendidos, ha tenido ocasión de reconocer en el curso de su trabajo.

Preliminares.

Método adoptado para la formación de. plan

Persuadida la Comisión de que el plazo otorgado por la ley para la formación del plan era harto breve para consentir la más pequeña demora, el mismo día en que se constituyó (6 de Agosto último) se dirigió a las Di-

putaciones provinciales, a fin de que, con arreglo al precepto legal, aquellas Corporaciones, «en término de dos meses, la informasen sobre sus intereses y aspiraciones con relación al grupo o grupos de líneas que afectasen a la respectiva provincia».

El Ministerio de Agricultura y Obras públicas, por su parte, en 8 del mismo mes citado, ordenó se abriese en todas las provincias una amplia información pública, obligatoria para los Ayuntamientos, Cámaras de Comercio y Corporaciones análogas, así como para los ingenieros civiles de distintos ramos, y acerca de la cual habrían de informar también los Gobernadores, con el fin de aportar a la Comisión toda clase de datos e informes y hacer más fácil y fructuosa su labor.

El resultado de esta información, si bien con alguna lamentable excepción respecto a la diligencia en ella empleada, constituyó, por el número y la calidad de los datos reunidos, un éxito indudable, demostrando palpablemente el interés que el país concedía a este asunto y sus fervientes anhelos por ver en breve realizada la red secundaria de nuestros ferrocarriles; y en prueba de ello, bastará consignar que no medirán menos de 25.000 kilómetros en conjunto las líneas cuya inclusión en el plan fué solicitada.

El examen y estudio de sinnúmero de Memorias, planos y documentos de todos géneros que como justificantes acompañaban a las propuestas constituían una dificultad no pequeña si habían de hacerse con el detenimiento debido, dados los apremios del tiempo, pues no fué sino a últimos de Noviembre cuando la Comisión tuvo en su poder todos los datos necesarios; y en su vista, y para acelerar los trabajos, acordó dividirse en dos Subcomisiones, en cada una de las cuales figuran un representante del Ministerio de la Guerra y otro de las Compañías de ferrocarriles existentes, que estudiaran respectivamente las regiones oriental y occidental de España, regiones que, a su vez, se fraccionaron en grupos de provincias para formar ponencias a cargo de los distintos Vocales.

De suerte que la propuesta que se eleva a la aprobación del Gobierno es el resultado de tres análisis sucesivos, realizados por el Ponente primero, por la Subcomisión respectiva después, y por la Comisión en pleno en último término.

Bases e ideas generales aceptadas para la formación del plan

Tan luego se constituyó la Comisión, y como cuestión previa importante, se trató de sentar las bases generales a que debería sujetarse en su trabajo.

Desde luego se reconoció que, por precepto legal, debían excluirse del plan de los secundarios dos grupos de ferrocarriles: los ya clasificados como de primer orden o de interés general, siquiera su concesión no hubiere sido todavía otorgada, y los económicos o de vía estrecha concedidos, cualquiera que fuere el estado de su construcción. La primera excepción se consigna explícitamente en el artículo 1.° de la ley de 30 de Julio de 1904, y la segunda se deduce de su art. 31, toda vez que en él se niega a los ferrocarriles económicos ya concedidos el beneficio de la subvención, y precisamente el encargo de la Comisión es formar el plan de las líneas de esta índole subvencionables.

Y a propósito de la primera de estas excepciones se planteó una cuestión de sumo interés para ciertas regiones de la Península. Se recordó que existían líneas como las de Cuenca a Utiel, Segovia a Burgos por Aranda y otras, cuya importancia es tan notoria que desde largo tiempo se hallan comprendidas en el plan de los ferrocarriles de primer orden, pero cuya construcción como tales líneas principales no se ha realizado, sin duda por falta de auxilio suficientemente eficaz por parte del Estado, ni hay esperanzas tampoco de que se realice mientras aquella deficiencia no se subsane, resultando ahora que a consecuencia de la prescripción indicada tampoco pueden ser incluídas en el plan de las líneas secundarias.

Y ahondando en el asunto y compulsando datos, entre ellos los facilitados por la Dirección general de Obras públicas, vínose en conocimiento de que para la terminación del plan de los ferrocarriles de primer orden, tal como resulta establecido por la ley general de 1877 y las particulares dictadas posteriormente y que complementan aquélla, resta ejecutar más de 30 líneas, algunas de las cuales no tienen ya razón de ser por haberse construído otras que pueden sustituirlas; notóse también que las variaciones producidas por el transcurso del tiempo en las necesidades que motivaron ciertos trazados acaso hicieran conveniente su modificación; y por último, que existen dudas muy fundadas acerca de la vigencia de las leyes por las que fueron declaradas de servicio general algunas de las líneas a que se alude, dudas que para ser resueltas requieren un estudio minucioso y detenido, y acaso el informe de los altos Cuerpos consultivos.

De todo lo cual vino a deducirse la conveniencia o, mejor, la necesidad de que se practique una revisión escrupulosa del plan de los ferrocarriles de interés general, suprimiendo o modificando en él lo que suprimirse o modificarse deba; y de que se adopten después las disposiciones convenientes, tales como la concesión de subvenciones para unas línas y el aumento de las ya acordadas para otras, a fin de que la terminación de la red de los ferrocarriles de primer orden sea pronto un hecho y preceda, como es natural, a la ejecución de la secundaria.

Acerca de estas conclusiones se acordó llamar la atención del Gobierno para los fines que se sirva estimar procedentes.

Dilucidada esta cuestión incidental, discutióse respecto a la repartición de las líneas en el territorio, desechándose desde luego la idea de un prorrateo riguroso de los 5.000 kilómetros del plan entre todas las provincias, porque esta división, a primera vista equitativa, sería en el fondo injusta y poco razonable, vistas las diferencias considerables que entre aquéllas existen, no sólo respecto a extensión superficial, sino en población, riqueza, comercio, industria, condiciones topográ-

ficas y vías construídas, ya férreas, ya ordinarias; diferencias que determinan necesidades muy distintas respecto a movimiento y tráfico, que son las que en definitiva deben tenerse en cuenta para la construcción de nuevas vías de comunicación; entendiendo, por lo demás, que, tratándose de regiones con iguales derechos a la protección del Estado, se imponía la imparcialidad más estricta en la distribución, no habiendo, por consiguiente, razón alguna para preterir a las provincias insulares, tan dignas de atención y tan españolas como las de la Península.

Tratóse después de si convendría situar las líneas en zonas ricas, densamente pobladas, donde ya existan corrientes de tráfico y por tanto los ferrocarriles tengan probabilidadas de éxito como empresa industrial, o más bien en regiones pobres y deshabitadas, en que no haya al presente gran movimiento de personas y cosas, con objeto de despertar en ellas la vida y procurar el desarrollo de su riqueza, casos estos últimos en que a primera vista parece más justificada la intervención del Estado y más necesario el auxilio de las subvenciones; y después de discusión detenida se optó por lo primero, atendiendo a que las líneas sin condiciones de vida propia, o no se construirán si son costosas, es decir, si la subvención no constituye remuneración bastante al capital cuyo desembolso requieran, o si se construyesen por ser fáciles y de económico establecimiento, vendrían a resultar, por la insuficiencia de sus rendimientos, una carga para el Tesoro público, sin ventaja positiva para el país, puesto que su falta de productos es prueba evidente de su inutilidad.

De acuerdo con estas ideas se ha desestimado la propuesta de muchas líneas, entre otras las varias proyectadas al través de la cordillera Cantábrica para comunicar Asturias con León, considerando completamente inútil incluirlas en el plan, pues su enorme coste, del que puede formarse idea recordando el del ferrocarril del Pajares, haría con seguridad quedaran desiertas las subastas para el otorgamiento de sus concesiones, y se ha omitido también por la misma razón, no obstante su notoria importancia desde varios puntos de vista, la línea del litoral entre El Ferrol y Gijón, cuyo coste kilométrico de construcción, a juzgar por los datos adquiridos, no bajará de 150.000 pesetas, si bien debe consignarse que la omisión en este caso se halla de acuerdo con los deseos de las localidades interesadas, que aspiran a que la línea se incluya entre las de primer orden, aspiración a la verdad que no parece destituída de fundamento si se atiende a que la ley de 27 de Julio de 1883 la concedía bastante importancia para disponer que el Gobierno la hiciese estudiar con urgencia por sus Ingenieros.

Pero como no siempre la cuestión se presenta tan clara como en los casos expuestos, pues en multitud de ocasiones la apreciación de las probalidades de éxito de un ferrocarril es problema harto delicado y difícil, aun después de estudiado el trazado y recogido todos los datos necesarios para formar idea del tráfico que puede esperarse, y con mucha más razón cuando no se dispone de tales elementos para formar juicio, la Comisión decidió, como principio general, conceder especial importancia a los informes de las Corporaciones populares locales, principalmente cuando a ellos se uniesen ofertas de auxilio para la construcción de las líneas, considerándolos como expresión fiel de los deseos y necesidades de las regiones, y con mayor razón cuando aquellos informes se hallasen confirmados y robustecidos por la opinión de los funcionarios del Estado, en los que no hay motivos para suponer parcialidades ni apasionamientos; decidiendo, por consiguiente, aceptar las propuestas formuladas por unanimidad y con carácter preferente por las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos, Cámaras de Comercio y Corporaciones de análoga índole, con la conformidad de los Gobernadores y de los Ingenieros del Estado, salvo aquellos casos en que notoriamente existiere una causa muy justificada y manifiesta de exclusión.

Otras bases se admitieron como consecuencias de la misión propia y genuina de los ferrocarriles secundarios, que en sentir de la Comisión, al menos por lo que se refiere a los subvencionados por el Estado, no debe ser otra que la de servir de complemento a los de primer orden.

Estos últimos forman, puede decirse, las grandes corrientes, los grandes ríos del tráfico, aquéllos deben ser los arroyos, sus tributarios.

Las líneas de segundo orden han de constituir, pues, en general, ramales afluentes a las de primero, por lo común de no gran extensión, siquiera donde las principales dejen entre sí vastos espacios convenga a veces intercalar entre ellas otras de rango inferior, que en tal caso pueden medir longitud considerable.

No deben ser rivales sino auxiliares de los ferrocarriles de interés general, pues su fin primordial no es el de arrebatarles el tráfico de lo que pudiera llamarse su zona natural de atracción, sino el de recoger y conducir a ellos los viajeros y las mercancías de las regiones que por hallarse demasiado apartadas no pueden servirse en buenas condiciones de la línea principal.

De estas consideraciones se deducen como reglas generales de trazado:

1.ª Que los ferrocarriles secundarios no deben situarse en dirección paralela y a corta distancia de las líneas de primer orden. Y 2.ª Que tampoco su objeto directo o único ha de ser el de procurar acortamientos en los recorridos de la red principal.

Una y otra cosa, dada la poca intensidad del tráfico en nuestro país, indefectiblemente ocasionaría competencias de consecuencias desastrosas, por lo menos para uno, si no para los dos ferrocarriles rivales; y sería verdaderamente absurdo que donde tanto falta por hacer respecto a vías de comunicación emplease el Estado los recursos nacionales en procurar la ruina de líneas cuyo dominio directo le pertenece, y de las que un día ha de ser también usufructuario.

Evidente es, por lo demás, que lo apuntado no debe entenderse en términos absolutos. Casos hay en que pueden coexistir líneas paralelas, principal y secunda-

ria, con tal de que el tráfico que recoja la segunda no pueda en su casi totalidad ser absorbido por la primera, por oponerse a ello, o la excesiva distancia a la misma de los centros de producción o de consumo, o la interposición de un obstáculo natural, como un gran río o una elevada cordillera.

Y casos hay también en que el acortamiento del sinuoso y largo camino que hoy tienen precisión de seguir personas y mercancías entre ciertos puntos de la red principal, resulte fatal y necesariamente de la construcción de un ferrocarril secundario, cuyo establecimiento obedezca en primer término a otras necesidades perfectamente justificadas.

Como ejemplo de lo primero, puede citarse la línea secundaria, admitida por la Comisión, de Palanquinos a Medina de Ríoseco, paralela en cierta extensión al ferrocarril de primer orden de Plasencia a Astorga, pero separado de él por el río Esla. En apoyo de lo segundo, la gran transversal de la estación de Baeza a Requena y su ramal complementario de Alcázar a Valdepeñas, destinadas a servir extensas regiones desprovistas hoy de ferrocarriles, y que acortarán el recorrido entre la región levantina por una parte y Andalucía y Extremadura por otra.

Plan adicional o complementario

Recordando la longitud que en conjunto mide nuestra red de ferrocarriles de primer orden, y teniendo en cuenta que necesariamente la secundaria ha de alcanzar una extensión mayor, se deduce que la limitación a 5.000 kilómetros establecida en la ley de 30 de Julio de 1904 ha sido solamente inspirada por altas razones de prudencia y previsión, a fin de no gravar excesivamente los presupuestos del Estado; pero que este plan de extensión tan reducida no puede menos de mirarse como un primer avance, como un ensayo, que si, como es de esperar, corresponde a las esperanzas que en él se fundan, habrá de tener sucesivas ampliaciones en lo porvenir.

Esta consideración, por una parte; por otra, el convencimiento adquirido de que, si bien gran número de las líneas propuestas en la información sólo podrían servir intereses particularísimos, en cambio no puede dudarse que las dé importancia bastante para merecer la protección del Estado, miden en conjunto una extensión mucho mayor de la asignada como límite superior en la ley; y el deseo, por último, de evitar en lo posible la decepción profunda y el desaliento que en muchas localidades habría de producir el ver defraudadas esperanzas y aspiraciones no destituídas, en verdad, de fundamento y de justicia, han movido a la Comisión, creyendo no extralimitarse por ello de sus facultades, a formar y someter a la aprobación de los poderes públicos un segundo plan, comprensivo, no de todas —pues en tal caso la amplitud hubiere sido mucho mayor—, sino de las principales líneas que desde luego hubiesen tenido cabida en el primero a no vedarlo el precepto legal.

Este segundo plan podrá considerarse, según el Gobierno lo estime más conveniente, como *adicional* o simplemente como *supletorio* del primordial o principal; pero convendrá tener en cuenta al resolver acerca de este punto, que para darle el carácter de *adicional* sería indispensable modificar la ley, que terminantemente prescribe que el plan no debe exceder de 5.000 kilómetros; mientras que para declararlo *supletorio*, tal vez no fuera necesario tal requisito, concediendo solamente a las líneas que comprende, el derecho de sustituir a las del plan principal, cuando alguna o algunas de éstas perdiesen, a petición de parte, el carácter de subvencionadas por el Estado, con arreglo a los artículos 27 y 32 de la ley, o no hubiese lugar a su adjudicación o concesión por resultar desiertas las subastas correspondientes, previas, naturalmente, las formalidades y trámites que en el Reglamento para ejecución de la ley se consignen.

Aunque ya queda indicado, cree la Comisión conveniente insistir en que no son las líneas comprendidas en los dos planes que presenta las únicas que considera acreedoras al auxilio de la subvención, sino que a su juicio existen muchas más, dignas también de la protección del Estado; y si ha prescindido de ellas ha sido por el temor de comprometer el éxito de la propuesta con su demasiada extensión, y a la vez por considerar que con la red que se propone hay suficiente para ocupar durante bastante tiempo la actividad de las Empresas, y que cuando se realice, habrá tiempo y ocasión de suplir en futuros planes las deficiencias del ahora formado.

División de las líneas del plan en grupos

Aunque ciertamente plausible el fin que el legislador se propuso al prescribir la agrupación de las líneas en unidades, por regla general, de al menos 200 kilómetros de extensión, que fué sin duda el de que las más productivas compensasen la falta de rendimientos de las otras, menester es reconocer que tal agrupación no se halla exenta de inconvenientes, tales como el de requerir mayores capitales para el acometimiento de estas Empresas, y el de alejar a ellas a ciertos Ayuntamientos, pequeñas asociaciones locales y aun particulares, que consagrarían gustosos sus recursos y sus cuidados a una línea determinada de un grupo que directamente les interese, pero no a las otras que pueden estimar completamente extrañas a su esfera de acción.

Y como estos inconvenientes crecen con la magnitud de los grupos, la Comisión ha procurado reducirlo todo lo posible dentro de lo que la ley permite, dando también un sentido amplio a la excepción que establece el párrafo 5.° del art. 21 de aquélla, con el fin de facilitar la construcción de algunas líneas por las Empresas de los ferrocarriles económicos que se hallan ya en explotación. Y aun si, como precepto reglamentario, pudiese tener cabida, no vacilaría en proponer al Gobierno que, en el caso de resultar desierta la subasta para la concesión de un grupo, pudiera éste disgregarse, a petición de parte, para la celebración de nuevas licitaciones.

La división de las líneas o formación de grupos que

se presenta se refiere al plan principal únicamente.

Cuanto a las líneas comprendidas en el segundo, nada puede proponerse en tanto no se resuelva acerca de si ha de considerarse como adicional al primero o como supletorio del mismo.

Ferrocarriles de carácter estratégico

Es indiscutible que ningún interés puede haber anterior ni superior al de la defensa del territorio, y es innegable también que a servir este interés tan primordial puede contribuir por modo poderoso un sistema de ferrocarriles militares o estratégicos bien establecido; pero tampoco cabe dudar que no es el estudio y propuesta de una red de vías de esta clase, que no es la resolución de un problema militar, el encargo conferido a esta Comisión por la ley de 30 de Julio de 1904, al encomendarle la formación del plan de ferrocarriles secundarios subvencionables por el Estado.

Porque ni el pensamiento generador de aquella ley, ni la cuantía de la subvención que establece, ni las condiciones de los ferrocarriles a que se refiere, bien distintas de las que deben cumplir las líneas militares para llenar con eficacia su cometido, ni el procedimiento, tampoco, que prescribe para la formación del plan, ni, en fin, la composición misma que a esta Comisión asigna, permiten abrigar ni por un momento semejante idea.

Pero esto no obsta para que, sin desatender las demás necesidades a que el plan debe obedecer, antes al contrario, en armonía con ellas, no se haya debido procurar satisfacer también en la medida de lo posible, lo que demandan las conveniencias de la defensa nacional, proscribiendo cuanto pueda serle perjudicial y optando de preferencia por lo que tienda a favorecerla.

Y que punto de vista tan inportante no ha sido descuidado por la Comisión, sino que ha merecido de su parte atención preferente, lo demuestra el siguiente dato.

Uno de los Vocales, representante del ministerio de la Guerra, el General Sr. Espinosa de los Monteros, que por motivos profesionales y por la índole de su representación ha estudiado especialmente el asunto, formuló una «Propuesta de las necesidades militares que el plan de los ferrocarriles secundarios, subvencionados por el Estado, está llamado a satisfacer».

Comprendía esta propuesta 33 líneas, con una extensión de 4.256 kilómetros; de las cuales, 27, cuya longitud total puede estimarse en 3.434 kilómetros, se indicaba debían ser consideradas como estratégicas para los efectos del art. 33 de la ley.

Pues bien: la Comisión ha incluído en su plan principal 1.985 kilómetros, y en el adicional o supletorio 869 (en conjunto 2.854, o sea un 83 por 100), de los 3.434 kilómetros que suman las 27 líneas referidas; si bien es de advertir que en algún caso los ferrocarriles incluídos no han sido precisamente los indicados en la propuesta a que se viene aludiendo, sino otros equivalentes. Y de las otras 6 líneas, militares, pero no estratégicas para los efectos del art. 33 de la ley, ha incluído en conjunto, en uno o en otro plan, 647 kilómetros de los 822 que en totalidad miden.

Únicamente ha prescindido, por tanto, de 580 kilómetros de líneas estratégicas y 175 de ferrocarriles de importancia militar; y esto con gran sentimiento, pero obligada por la convicción de que el interés comercial de las líneas en cuestión no se hallaba en relación con su elevado coste.

Concediendo, sin embargo, a la propuesta a que se viene haciendo referencia la importancia debida, por los fines con que se relaciona, acordó llamar la atención del Gobierno hacia ella, para que, si lo considera oportuno y procedente, se arbitren medios especiales para llevarla a ejecución en la parte que se estime no ha quedado atendida de una manera completa y eficaz en los planes de la Comisión.

El documento núm. 4 de los que a esta Memoria acompañan comprende la propuesta de las líneas correspondientes a los planes principal y adiccional o complementario, que a juicio de la Comisión, y para los efectos del art. 33 de la ley, deben ser consideradas como estratégicas.

Observaciones respecto al plan de ferrocarriles secundarios redactado en 1893

Existiendo como existe desde 1893, aunque sólo como proyecto, un plan de ferrocarriles secundarios, formado por una Comisión nombrada para el efecto en 1888, juzga conveniente esta Comisión señalar las deficiencias que median entre aquel trabajo y el suyo, y exponer las razones que las explican y justifican.

Desde luego, el tiempo transcurrido desde que fué redactado el proyecto anterior, hacía indispensables ciertas alteraciones en él, las necesidades del movimiento y del tráfico han variado desde entonces; algunas de las que aquel plan trataba de atender, han sido ya satisfechas mediante la construcción de nuevos ferrocarriles, y, en cambio, el desarrollo de ciertas industrias, especialmente la fabril y la minera, ha creado otras nuevas.

Es de notar también, que en 1893 no existía ley aprobada de ferrocarriles secundarios, ni estaba fijado por consiguiente el ancho de dichas vías, ni la cuantía de la subvención con que el Estado había de contribuir a su construcción; así que el plan de aquella época se halla basado, respecto a puntos tan importantes, en hipótesis que después no se han realizado. Supone un ancho de vía de 75 centímetros y que el Estado auxiliará a las Empresas concesionarias garantizando un interés de un 5 por 100 al capital necesario para la construcción; y sabido es que la ley aprobada fija el ancho de la vía en un metro y sólo garantiza un interés de un 4 por 100 al capital de construcción, pero sin que éste pueda exceder de 50.000 pesetas.

Como se ve desde luego, la diferencia es notable, pero menester es añadir que, aun con el ancho de vía de 75 centímetros, no sería hoy posible construir la red que aquel plan comprendía al precio medio señalado en el mismo de 39.000 pesetas por kilómetro, si las

líneas habían de satisfacer a las condiciones que el público exige, aun en los más modestos ferrocarriles de segundo orden. Y es necesario hacer constar esto, porque sólo merced al bajo precio supuesto para la construcción, pudieron incluirse en aquel plan líneas que, con los datos actuales de la cuestión, resultarían absolutamente irrealizables, económicamente hablando.

Por otra parte, también se comprendieron en él, con la mira de facilitar su construcción, aunque fuera con el carácter de secundarias, ya que como principales la experiencia de muchos años venía demostrando que no se construían, varias líneas de las pertenecientes al plan de los ferrocarriles de primer orden; cosa que hoy no es posible, por prohibirlo formalmente, como en otro lugar queda dicho, la ley de 30 de Julio de 1904.

Aquel proyecto, en fin, según noticias fidedignas, se inspiró en un pensamiento de importancia capital por lo que influyó en su redacción, del que después hubo de desistirse, y que quedó en definitiva abandonado: el de que los ferrocarriles secundarios fuesen construídos por las Compañías concesionarias de los de primer orden. Y a este pensamiento obedeció, entre otras cosas, la división en siete grandes grupos de líneas, cada uno de los cuales tenía por base o eje un ferrocarril principal; y a esto obedeció también el no hacer extensivo el plan a las Islas Baleares y a las Canarias, preterición que de otra suerte no tendría explicación ni disculpa.

Por todas estas razones, el nuevo plan no podía menos de diferir en muchos puntos del antiguo; y sin duda lo entendió así el legislador, y por ello creyó oportuno borrar del proyecto de ley presentado a las Cámaras por el Gobierno en 19 de Octubre de 1901, el precepto que aquél consignaba de que el plan de los ferrocarriles secundarios subvencionados por el Estado se redactaría tomando por base el de 1893.

Todo lo cual no quiere decir que la Comisión no haya tenido en cuenta ni haya consagrado preferente atención a aquel trabajo, muy apreciable desde muchos puntos de vista, y con el cual coincide el suyo en bastantes ocasiones, como fácilmente puede comprobarse.

Resumen y conclusiones

En resumen, y como conclusión de todo lo expuesto, la Comisión tiene la honra de elevar a la aprobación del Gobierno de S. M., en cumplimiento de lo que dispone el art. 31 de la ley de 30 de Julio de 1904, un plan de ferrocarriles secundarios inspirado en las ideas y de conformidad con las bases que en el presente documento quedan consignadas, con la propuesta de división en grupos, de las líneas que el expresado plan comprende; y de someter asimismo a la consideración de los Poderes públicos otro plan de líneas secundarias que, caso de ser aceptado, podrá tener el carácter de *adicional* al anterior o de *supletorio* del mismo, según se estimare más conveniente.

Al propio tiempo se cree en el deber de hacer presente a la Superioridad:

1.° Que, en su opinión, se facilitaría mucho la realización de la red secundaria subvencionada arbitrando medio para que en el caso de resultar desierta la subasta para la concesión de un grupo de ferrocarriles, fuese posible la disgregación, a petición de parte, de alguna o de algunas de las líneas comprendidas en él, para la celebración de nueva licitación.

2.° Que estima de alta conveniencia la revisión del plan de los ferrocarriles de primer orden, y que una vez practicada se adopten las disposiciones convenientes para la completa terminación de dichas vías en el más breve plazo posible.

Y 3.° Que considera asimismo sería muy conveniente que el Gobierno se sirviera fijar su atención en la propuesta de líneas de importancia militar formulada ante la Comisión por el Vocal y General del Ejército Sr. Espinosa de los Monteros, y en su caso dispusiera lo necesario para llevarla a ejecución, o en su totalidad, o al menos en la parte a que no ha sido posible atender de una manera completa y eficaz en los planes redactados por esta Comisión.

Madrid, 3 de Febrero de 1905.—El Presidente, *Marqués del Vadillo.*—El primer Vicepresidente, *Luis Espada.*—El segundo Vicepresidente, *Diego Arias de Miranda.*—El Vocal-Secretario, *Luis Acosta.*

Los trabajos de la repetida Comisión, fueron aprobados por

REAL DECRETO DE 10 DE MARZO DE 1905.

En la Memoria que la Comisión presentó al Gobierno de S. M., se incluía una propuesta de líneas correspondientes al *Plan principal* y otra con carácter de *plan supletorio;* pero la aprobación que otorga el Real decreto citado sólo se refería al primero, como lo demuestran las siguientes disposiciones posteriores:

REAL ORDEN DE 16 DE MARZO DE 1905, ordenando a la Comisión ampliar sus trabajos, estudiando el modo de —atemperándose a los preceptos de la Ley— incluir en dicho plan supletorio «todas las líneas que por su importancia fueran acreedoras al auxilio del Estado, y fijando además las bases o principios con arreglo a las cuales deberían sustituir estas líneas a las del Plan principal».

REAL DECRETO DE 31 DE MARZO DE 1905. Aprueba, como consecuencia de lo dispuesto en el de 10 de igual mes, el mencionado Plan principal, que comprende:

«1.° La relación de las líneas que han de ser subvencionadas por el Estado con garantía de interés.

2.° La división de dichas líneas en grupos, a los efectos del art. 27 de la Ley de ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904, y

3.° La propuesta de las que deben ser consideradas estratégicas, para los fines que expresa el art. 33 de la misma Ley citada.»

REAL DECRETO DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1905. Aprueba en su art. 1.° el Plan de ferrocarriles secundarios que con el carácter de *supletorio* del principal formuló la Comisión, según hemos dicho; y en su art. 2.° y último establece las bases con arreglo a las cuales debían sustituir a las del principal, las líneas del repetido plan supletorio.

No se inserta dicho Real decreto, como otras disposiciones anteriores tampoco, por no haber tenido eficacia y carecer además de verdadero interés.

Como consecuencia de las disposiciones anteriores, el número de kilómetros que, en conjunto, comprendían ambos planes, era *9.984*, de los que *5.340 secundarios y 4.644 estratégicos*, según se detalla en el cuadro correspondiente del capítulo IV de este título.

En igual día, apareció el

REAL DECRETO DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1905, aprobando con carácter provisional el *Reglamento para la ejecución de la Ley de 1904;* y como la Ley ya se ha insertado y basta con ella para formarse idea del pensamiento legislativo, no insertamos este Reglamento, que, lo mismo que aquélla y según hemos antes indicado, no ha tenido casi ninguna eficacia en la práctica.

b) (1907-1918).—Leyes sucesivas

Con lo expuesto, termina el período (1900-1906) —primero de la segunda época de las dos en que hemos dividido la ya copiosa legislación (Leyes y Disposiciones) sobre secundarios— el cual se haya caracterizado por la gestación, promulgación y desarrollo de la Ley de 1904, primera que ha aparecido acerca de esta materia, y cuya falta casi absoluta de eficacia dió origen al

REAL DECRETO DE 4 DE JULIO DE 1907, autorizando al Ministro de Fomento para presentar a las Cortes un proyecto de ley modificando la de 30 de Julio de 1904.

A continuación insertamos íntegro su preámbulo, interesante por sus declaraciones y razonamientos:

Preámbulo del proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios de 1907

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Fomento para que presente a las Cortes un proyecto de ley modificando la de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904.

Dado en San Ildefonso, a cuatro de Julio de mil novecientos siete.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Augusto González Besada.*

A LAS CORTES

La ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904, que tantas y tan fundadas esperanzas despertó, es letra muerta en los tomos de la *Colección Legislativa.*

La inmediata construcción de una red de aquella clase era empresa que por su magnitud requería un gran esfuerzo financiero, que no han querido o no han podido hacer ni los capitales propios ni los extraños.

No es, por lo tanto, vano el temor, diríamos mejor convencimiento, de que la ley citada resulta punto menos que ineficaz para los fines que con ella se perseguían.

En sentido del Ministro que suscribe, esta falta de éxito debe principalmente atribuirse a dos causas fundamentales: la primera, a la insuficiencia de la subvención ofrecida por el Estado, pues si bien el interés anual de un 4 por 100 señalado en la ley puede estimarse aceptable en las condiciones actuales del mercado de los negocios, hay que tener en cuenta que la tal cifra en la realidad quedaría extraordinariamente mermada, porque en nuestro suelo accidentado es difícil que el coste kilométrico de construcción de la mayor parte de los ferrocarriles, aun con el ancho de un metro, baje de 80.000 pesetas; y como la ley lo fija en 50.000, claro es que el interés realmente asegurado al dinero viene a quedar reducido a un 2 y medio por 100, insuficiente a todas luces para atraer capitales a la obra proyectada.

Indispensable es, por consiguiente, para la eficacia de la oferta elevar la cifra del coste de construcción, cuyo interés se garantiza por lo menos hasta las 80.000 pesetas arriba indicadas, si bien tomando las convenientes precauciones, a fin de que la carga no resulte abrumadora para el Tesoro.

La otra causa fundamental que ha contribuído a apartar el capital de la construcción de nuestra red de ferrocarriles de segundo orden es el acoplamiento de las líneas que la ley exige para otorgar las concesiones, con el propósito de que las más productivas pudieran compensar la falta de rendimientos de las de menor tráfico, evitando por este procedimiento que las últimas quedasen sin construir.

Ya la Comisión técnica encargada de formar el plan de las vías secundarias llamó la atención acerca de los inconvenientes de tales agrupaciones, señalando entre ellos el de exigir mayor capital para la empresa y el alejamiento de las entidades o Corporaciones más interesadas en la construcción de una línea, que seguramente abandonarían su interés ante la imposición de los grupos indivisibles comprensivos de otras líneas bien distantes de sus conveniencias locales.

El mal enunciado ha sido una realidad que obliga a prescindir en absoluto de la agrupación de las líneas y a establecer completa independencia entre ellas, pues preferible es, sin duda, que algunas queden sin construir por el momento a que la construcción de todas se haga imposible por tiempo indefinido.

Con las modificaciones expuestas es de creer queden salvados los principales inconvenientes de la ley. Pero aún puede y debe darse un paso más en el mismo camino de su reforma, a fin de despertar iniciativas y favorecer la construcción de las líneas de mayor importancia y urgencia.

Existen aprobados dos planes de ferrocarriles secundarios subvencionables: uno con el carácter de primordial o principal, y el otro con el de supletorio del primero, y por más que a su formación haya precedido un detenido y concienzudo estudio, como la cuestión de prioridad entre varias líneas enclavadas en una misma región es harto compleja y depende de multitud de factores, pudiera ocurrir, y no faltan indicios, que ciertas líneas del plan supletorio resultasen más interesantes y de contrucción preferente para una comarca que las del plan principal; y por ello parece de gran conveniencia la fusión de dichos dos planes en uno solo, es decir, la conversión del plan supletorio en adicional, abriendo de esta manera un concurso en las distintas provincias para fijar el orden de prioridad en la construcción de los ferrocarriles que más directamente les importan.

Es evidente que tanto esta reforma como el aumento del capital subvencionable podrían representar un gravamen para el Estado, de proporciones acaso demasiado crecidas en las actuales circunstancias, si por algún medio no se le fijase un límite infranqueable; a lograrlo se encamina el art. 5.º del presente proyecto, por el cual de momento se limitan las concesiones a una red de 3.000 kilómetros, cuya subvención, en el caso más desfavorable, podrá ocasionar anualmente al Tesoro, como máximo, un desembolso de 9.600.000 pesetas, reservando para más adelante, cuando los resultados de este primer ensayo sean conocidos y los recursos del Estado lo permitan, la ampliación de la red hasta su completo desarrollo.

Otra modificación de la vigente ley de Ferrocarriles secundarios contiene todavía este proyecto, inspirada en el deseo de favorecer la producción nacional.

Nadie pone en duda que entre las industrias llamadas a tener vida propia en España ocupan preferente lugar las siderúrgicas y sus derivadas, ya que la Naturaleza nos otorgó en abundancia las primeras materias necesarias para ellas: el hierro y el carbón. Se halla, por consiguiente, justificado que el Estado las auxilie hasta ponerlas en condiciones de poder luchar ventajosamente con extrañas competencias en el mercado nacional, logrando así, a la par que el desarrollo de nuestra riqueza, que dejemos de ser tributarios del extranjero en aquellos ramos. Y para conseguirlo es ocasión oportuna la presente, y se halla indicada la adopción del medio adoptado en Francia y otras naciones para lograr análogos resultados: prescribir que el material fijo y móvil que en la construcción y explotación de nuestra segunda red ferroviaria se emplee sea exclusivamente de producción nacional en la parte que ésta es reconocidamente capaz para tal abastecimiento.

Finalmente, ajeno a las cuestiones que acaban de tratarse, hay un punto en la ley de 30 de Julio de 1904 cuya aclaración no parece ociosa, y es el que se refiere al cálculo de los gastos de explotación de las líneas subvencionadas a los efectos de la garantía de interés, pues aunque en el debate que precedió a la aprobación de la ley en las Cortes quedó explicado el sentido en que debía interpretarse el art. 22 de la ley, referente al

citado extremo, sentido que se consignó en el Reglamento dictado para ejecuciún de aquélla, es de alta conveniencia, por la importancia de la cuestión a que se refiere, que el precepto legal quede formulado con toda claridad y precisión.

Fundado en las precedentes consideraciones, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter a la deliberación de las Cortes el siguiente

PROYECTO DE LEY

....

....

El proyecto cuyo preámbulo acaba de copiarse, fué convertido en la

LEY DE 30 DE AGOSTO DE 1907. Las modificaciones que ésta introdujo en la de 1904, fueron las siguientes:

Aumentar el capital subvencionable hasta 80.000 pesetas por kilómetro. Introducir la fórmula de dos términos para calcular los gastos de explotación anuales por kilómetro. Fusionar, constituyendo un plan único, los dos, principal y supletorio, que estaban vigentes. Prescindir del sistema de grupos de líneas, debiendo figurar éstas en el Plan sin agrupación alguna y pudiéndose, por tanto, solicitar, conceder y construir aisladamente. Permitir ampliar dicho Plan con las líneas que, formando o no parte del de servicio general de 1877, estuvieran concedidas, siempre que la concesión no hubiese caducado y lo solicitara el concesionario antes de tres meses. Ordenar sea de producción nacional todo el material, menos el que en España no se produzca. Y autorizar al Gobierno para otorgar concesiones de ferrocarriles del Plan de subvencionados hasta 3.000 kilómetros, siendo necesaria una nueva Ley para rebasar esa cifra.

En su artículo adicional prevenía esta Ley que en el término de un mes se publicase una nueva edición de la de 1904 con las reformas introducidas por la que estudiamos.

Por el

REAL DECRETO DE 14 DE SEPTIEMBRE DE 1907 se aprueba el REGLAMENTO PROVISIONAL PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY DE 1904 REFORMADA POR LA DE 1907.

Por el

REAL DECRETO DE 12 DE OCTUBRE DE 1907 (Inserto en la *Gaceta* del 26 con fecha 25, que se rectifica convirtiéndola en la verdadera en que se firmó —o sea 12— en la *Gaceta* del 29) se da cumplimiento al artículo adicional de la Ley de 30 de Agosto anterior, ordenando se publique en la *Gaceta*, como se hace, la Ley de 1904 con las reformas que en ella introduce la de 1907.

Por el

REAL DECRETO DE 4 DE NOVIEMBRE DE 1907, se autoriza al Ministro de Fomento para presentar a las Cortes un *proyecto de Ley de ferrocarriles estratégicos*, cuyo preámbulo o exposición de motivos dice así:

Preámbulo del proyecto de ley de Ferrocarriles estratégicos de 1907

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Fomento para que presente a las Cortes el proyecto de ley de Ferrocarriles estratégicos.

Dado en Mi Embajada en Londres a cuatro de Noviembre de mil novecientos siete.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Augusto González Besada.*

A LAS CORTES

No ya necesidades estratégicas, que por sí solas justificarían este proyecto de ley, sino urgencias de carácter industrial que con apremio demandan nuevos cauces para transportar la riqueza del país, mueven al Gobierno a someter a la deliberación de las Cortes el problema de los ferrocarriles de las costas.

Es un hecho incuestionable que la iniciativa particular, amparada por las leyes vigentes, llevó a la práctica la construcción de aquellas líneas que, por la baratura de su coste o por la certeza de su inmediata producción, brindaban positivas utilidades a las entidades constructoras. Mas estos trozos de líneas, con ser beneficiosos para las comarcas que atraviesan, son vías muertas para la riqueza general del país mientras no se enlacen entre sí y pongan en fácil comunicación los grandes centros de producción y consumo.

Después del tiempo transcurrido cabe afirmar que sin extraordinarios auxilios no podrán llevarse a cabo, porque el excesivo coste nacido de los accidentes del terrreno y la dudosa remuneración que en los primeros años habrá de reportar, retraen al capital, no falto de iniciativa, pero sí sobrado de desconfianza.

A vencer tales dificultades viene este proyecto de ley, que implica la resolución de acometer una obra que a la vez demandan necesidades de orden estratégico y de carácter industrial. Para lograrlo, llégase al margen de concesiones que prudencialmente se pueden otorgar, si bien atento el Gobierno de S. M. a la legítima defensa de los intereses del Estado busca en la subasta pública, sobre el capital a garantizar la cuantía del interés y el plazo de la concesión aquella elasticidad que permitan no arriegar más que lo indispensable para que sea un hecho la realización del pensamiento, bien seguro de que no puede ni debe prometerse de las entidades o Empresas constructoras mayor concurso que el que consienta la remuneración del capital que inviertan.

Atento el Gobierno, en cumplimiento de su deber, al aspecto económico y social que plantea el transporte, no sólo para la subsistencia, sino para la más desahogada explotación de determinados veneros de riqueza, se reserva el derecho de fijar el máximum de las tarifas para determinados productos, mientras satisfaga en todo o en parte el interés del capital que garantice. Medida es esta que, sin recelos para las Empresas constructoras, puede influir de manera decisiva sobre la producción del suelo, del subsuelo y aun del mar, facilitando su movimiento y allanando una de tantas trabas que motivan el encarecimiento de las subsistencias y de las materias primas en general.

Y sin otras restricciones que las necesarias para asegurar la mayor suma de perfecciones en los estudios y trazados, y mantener la vigencia de las disposiciones que rigen para las líneas de carácter general, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a las Cortes el siguiente proyecto de ley.

Madrid, 4 de Noviembre de 1907.—*Augusto González Besada.*

Por el

REAL DECRETO DE 24 DE ENERO DE 1908, se autoriza al Ministro de Fomento para presentar a las Cortes un proyecto de ley haciendo extensivos a los ferrocarriles secundarios los beneficios propuestos para los estratégicos en el proyecto antes mencionado.

El preámbulo o exposición de motivos del de 24 de Enero de 1908, de que nos estamos ocupando, dice así:

Preámbulo del proyecto de ley de 1908 sobre Ferrocarriles secundarios

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Fomento para que presente a las Cortes un proyecto de Ley haciendo extensivos a los ferrocarriles secundarios los beneficios propuestos para los estratégicos en el proyecto de 12 de Noviembre de 1907.

Dado en Palacio a veinticuatro de Enero de mil novecientos ocho.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Augusto González Besada.*

A LAS CORTES

La escasa aceptación que por parte de las Sociedades y particulares que aportan su capital e iniciativas a la construcción y explotación de vías férreas ha tenido la ley de Ferrocarriles secundarios de 25 de Octubre último, a pesar de los beneficios ofrecidos a los concesionarios y las demandas de la mayoría de las provincias que ha motivado el proyecto de Ley relativo a las líneas estratégicas, actualmente sometido a la deliberación de las Cortes, son razones que inducen al Ministro que suscribe a proponer que se lleve a la Ley antes citada todas aquellas disposiciones que figuran en la de los estratégicos y que tienden a mejorar las condiciones de las concesiones de las líneas comprendidas en el plan de los ferrocarriles secundarios, favoreciendo de este modo el desarrollo de la iniciativa particular, y, como consecuencia, la construcción del mayor número posible de estas líneas, que tanto han de contribuir al desenvolvimiento de la riqueza pública.

En atención a las consideraciones expuestas, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a las Cortes el siguiente proyecto de Ley.

Madrid 24 de Enero de 1908.—*Augusto González Besada.*

De la fusión de los dos proyectos de Ley que acaban de mencionarse, con algunas modificaciones, resultó la

LEY DE 26 DE MARZO DE 1908. La insertamos a continuación, no haciéndolo íntegramente, porque habiendo sido modificada, según luego se verá, por la de 23 de Febrero de 1912, hemos preferido copiar esta última de un modo completo. Así, pues, nos limitaremos en la de 1908 a transcribir aquellos artículos que han sido anulados en virtud de la mencionada modificación; en cuanto a los restantes, pueden verse en la repetida Ley de 1912.

Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908

DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España.

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.° Se consideran ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público con motor mecánico de cualquier clase, que se concedan en adelante y no estén comprendidos en la red de los de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo I de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Los ferrocarriles secundarios se dividen en dos categorías, según reciban o no garantía de interés por el Estado.

Se consideran ferrocarriles estratégicos aquellos que, con independencia del servicio que presten a otros intereses generales, atiendan directamente a necesidades o conveniencias de la defensa nacional.

El plazo de concesión de todos estos ferrocarriles no podrá exceder de noventa y nueve años.

Art. 2.° ....

....

....

Art. 3.° Los concesionarios podrán, previa autorización del Gobierno, transferir sus derechos, quedando sujeto el que los adquiera en los mismos términos y con idénticas garantías al cumplimiento de las obligaciones inherentes a la concesión.

Art. 4.° ....

....

CAPÍTULO II

De los ferrocarriles secundarios con garantía de interés por el Estado

Art. 15. Se consideran ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos en el plan único resultante de la reunión de los dos aprobados por los Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y 2 de Noviembre de 1905. Este plan general se publicará como apéndice de la presente ley.

La anchura de la vía entre los bordes interiores de los carriles será de un metro, salvo aquellos casos en que el Gobierno estime conveniente modificarla.

Art. 16. El Gobierno, a instancia de las Diputaciones provinciales o Ayuntamientos interesados, podrá adicionar al plan de ferrocarriles secundarios, previa audiencia del Consejo de Obras públicas, aquellas líneas que considere de interés general.

Art. 17. El Estado, a partir del mes siguiente al del comienzo de la explotación de cada una de las secciones, y por todo el tiempo que resulte de la subasta, garantizará un interés, que no podrá exceder del 5 por 100 anual del capital correspondiente a la construcción, con arreglo al proyecto aprobado por el Gobierno como base de la concesión.

Art. 18. ....

....

Art. 19. Para los efectos de la garantía del interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos, uno constante y otro variable y proporcional al producto kilométrico bruto.

El término constante y el coeficiente de variable se fijarán por el Ministerio de Fomento, oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio para la subasta de la concesión.

Una vez otorgada ésta, no podrán elevarse con motivo alguno, durante todo el tiempo del compromiso entre el concesionario y el Estado, las cifras de los gastos de explotación.

Art. 20. ....

....

....

Art. 21. Cualquier particular o entidad puede tomar la iniciativa para el estudio de estas líneas, con determinación de las condiciones facultativas y económicas de construcción y explotación y de las tarifas máximas.

Recibido dicho estudio, el Ministerio de Fomento abrirá concurso para que puedan presentarse otros en el plazo máximo de sesenta días.

El proyecto que el Gobierno apruebe, previo informe del Consejo de Obras públicas, servirá de base para la subasta, que se anunciará con dos meses de anticipación.

Al aprobarse el estudio de cada línea se fijarán los plazos en que hayan de comenzar y terminar las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma a que ascien de el 1 por 100 del presupuesto, que deberá ser depositada para tomar parte en la subasta, consignándose estas condiciones en el anuncio.

Art. 22. La subasta versará sobre el capital a garantir, la cuantía del interés, los plazos de la concesión y de la garantía y la mejora del coeficiente de explotación.

El dueño del proyecto tendrá derecho al tanteo en la subasta o al pago de dicho proyecto por el concesionario, según tasación, que no podrá exceder de 500 pesetas por kilómetro.

Cuando el dueño del proyecto no hiciere uso del derecho de tanteo, podrán ejercitarlo las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción de la línea, siempre que rebajen por lo menos el 20 por 100 del importe del interés garantizado al adjudicatario.

No podrán ser expedidos los títulos de la concesión mientras el concesionario no garantice el cumplimiento de sus obligaciones, aumentando hasta el 5 por 100 del importe del presupuesto el depósito constituído para tomar parte en la subasta. Si el concesionario dejare transcurrir treinta días sin completar dicho depósito, se dejará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza, y se anunciará de nuevo la subasta de la concesión por el término de cuarenta días.

El depósito del 5 por 100 del presupuesto será devuelto cuando estén ejecutadas obras por el doble de su valor.

Art. 23. ....
....
....

Art. 24. Se reservará un departamento para la conducción de la correspondencia pública en un tren diario de ida y vuelta, cuya marcha y composición se someterán a la aprobación del Gobierno. Los demás trenes se organizarán sin más limitaciones que las de la policía de seguridad.

Los servicios del Estado se prestarán con arreglo a la tarifa especial fijada en el pliego de condiciones para la subasta de la concesión.

Art. 25. El Gobierno podrá utilizar la explotación de una parte de la línea, aun cuando ésta no se halle totalmente terminada, siempre que no resulte comprometida la seguridad.

Art. 26. ....
....
....

CAPÍTULO III

De los ferrocarriles secundarios sin garantía de interés por el Estado

Art. 27. ....
....
....

CAPÍTULO IV

De los ferrocarriles estratégicos

Art. 32. ....
....
....

Art. 38. Serán aplicables a los ferrrocarriles estratégicos las disposiciones de los artículos 13 (segundo párrafo), 17 al 20 y 22 al 25 de la presente ley.

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a ella.

El Ministro de Fomento dictará el Reglamento general.

ARTÍCULO ADICIONAL

La cantidad que anualmente haya de satisfacerse por la garantía de interés que establece la presente ley no podrá exceder de 10 millones de pesetas.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a 26 de Marzo de 1908.—YO EL REY.—El Ministro de Fomento, *Augusto González Besada.*

APÉNDICE A LA LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS Y ESTRATÉGICOS DE 26 DE MARZO DE 1908

PLAN DE FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS, FORMADO CON ARREGLO A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 15 DE LA LEY.

Líneas situadas en la Península	Longitud aproximada en kilómetros
De Pontevedra por Estrada y Lalín a Sarria	135
De Ribadesella a Gijón	70
De Cornellana a Cangas de Tineo	48
De Beranga a Santoña	17
De Treto a Laredo	6
De Munguía a Bermeo y Pedernales	24
De Guernica a Ondárroa por Lequeitio	28
De Vitoria a Izarra	25
De Zumárraga a Zumaya	35
De Sádaba a Gallur	54
De Cariñena a Ricla	25

	Longitud aproximada en kilómetros
De Lécera a la Puebla de Híjar	24
De Teruel a Cuenca	130
De Alcañiz, La Pobleta, Morella y Chert a Vinaroz	125
De Termens a Lérida	17
De Pons a Guisona y Cervera	30
De Cervera a Tarragona por Bellmunt y Santa Coloma	76
Del ramal de Bellmunt a Igualada	22
De Tarrasa a Papiol	16
De Villanueva y Geltrú por Villafranca a Igualada	60
De Soneja por Aín a Nules	38
De Liria a Chelva	48
De Castalla a Pinoso	40
De Fortuna a Caravaca por Archena y Mula	75
De Totana a Mazarrón	32
De Calasparra a Caravaca	28
De Almería por Dalias a Berja	45
De Vélez Rubio a Almendricos	30
De Torre del Mar por Vélez Málaga a Periana	30
De Jerez a Setenil por Villamartín	125
De Morón por Pruna al ferrocarril de Jerez a Setenil	44
De Almadén de la Plata por Cazalla a Constantina	43
De estación de la Junta (ferrocarril de Sevilla a Cala) por Aracena a la Línea de Zafra a Huelva	45
De Cáceres a Trujillo	46
De Salamanca a Ledesma	36
De Vitigudino a Bogajo	15
De Avila por Piedrahita y Barco de Avila a Béjar	108
De Ponferrada a Palacios de Sil	48
De Villalón a Palencia por Villarramiel	45
De Palencia a Carrión de los Condes	35
De Ríoseco a Villada por Villalón	36
De Peñafiel por Cuéllar a Yanguas	64
De Haro a Ezcaray a Santo Domingo de la Calzada	32
De Calahorra a Arnedillo	25
De San Esteben de Gormaz a Sepúlveda	72
De Segovia a Avila	68
De Sigüenza a Maranchón	40
De Guadalajara a Brihuega y Cifuentes	54
De Toledo a Bargas	14
De Toledo a Mora, Consuegra y Madridejos	62
De Alcázar a Malagón	70
De Alcaudete a Alcalá la Real	30
De Pedro Abad por Bujalance y Porcuna a Martos	65
De Priego por la estación de Luque Baena y Castro del Río a Fernán Núñez	68
De Hinojosa a la estación de Belalcázar	35
De Mondoñedo al ferrocarril de Lugo a Ribadeo	20
De Sarria a la estación de Becerreá	25
De Belmonte al ferrocarril de Cornellana a Cangas de Tineo	15
De Castañeda a Torrelavega	12
De Ondárroa por Marquina a Ermúa	28
De Oñate a San Prudencio	7
De Cariñena a Daroca	44
De Fraga a Caspe	45
De Caspe a Alcañiz	25
De Lérida a Fraga	30
De Reus a Montroig	16
De Sils a Santa Coloma de Farnés	15
De Lerida a Granadella	35
De Gandesa a la estación de Ascó	30
De Chelva a Ademuz	65
De Ademuz a Teruel	42
De Alberique a Ayora por Enguera	55
De María por Vélez Blanco a Vélez Rubio	30
De Baza a la Puebla de Don Fadrique	70
De Villamartín por Grazalema a la estación de Cortes	45
De Almadén de la Plata por Ronquillo a la línea de Sevilla a Cala	30
De Moguer a la estación de San Juan del Puerto (ferrocarril de Sevilla a Huelva)	8
De Campanario por Puebla de Alcocer a Herrera del Duque	75
De Trujillo a Logrosán	50
De Logrosán a la estación de Chillón (ferrocarril de Madrid a Badajoz) por Almadén	125
De Navalmoral a Jarandilla	25
De Béjar a Sequeros	35
De Sequeros a Fuente de San Esteban	48
De Villalpando a Villanueva de Campos	15
De Riaño a Cistierna	40
De La Magdalena a La Robla	25
De Aranda a Palencia	81
De Carrión de los Condes a Guardo por Saldaña	54
De Valladolid a Toro por Tordesillas	55
De Tordesillas por Nava del Rey Fuentesaúco a la estación de Cubo del Vino (ferrocarril de Plasencia a Astorga)	70
De Castil de Peones por Belorado a Santo Domingo de la Calzada, con ramal a Pradoluengo	57
De Logroño a Torrecilla de Cameros	32
De Torrecilla de Cameros a Lumbreras	22
De Arnedillo a Las Ruedas	15
De Maranchón por Molina a Calamocha	100
De Calamocha a Vivel	35
De Vivel a Monroyo	83
De Guadalajara a Huete	94

	Longitud aproximada en kilómetros
De Orusco por Mondéjar y siguiendo el valle del Tajo a Cifuentes	88
De Cifuentes a la línea de Sigüenza a Maranchón	38
De Colmenar de Oreja por Belmonte a Villarejo de Salvanés	12
De Almorox a Talavera	60
De Toledo a Navahermosa	50
De Navahermosa a Talavera	48
De Cabañas de la Sagra al puente de Algodor	14
De Alcázar a Madridejos	32
De Alcázar a Tomelloso	30
De Ciudad Real a Piedrabuena	25
De Alcázar a Cuenca	135
De Lucena a Iznájar por Rute	30
De Fernán Núñez a Ecija	45
De Hinojosa a la línea de Bélmez a Pozoblanco por Villanueva	15

Líneas situadas en las islas Baleares

De Palma al puerto de Soller	36
De Establiments a la línea anterior	5
De Puebla a Alcudia	20
De Manacor a Artá	23
De Mahón a Ciudadela	46

Líneas situadas en las islas Canarias

De Santa Cruz de Tenerife a la Orotava	49
De Puerto de refugio de la Luz a Agaete	53

PLAN DE FERROCARRILES ESTRATÉGICOS FORMADO CON ARREGLO A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 32 DE LA LEY

Líneas situadas en la península

	Longitud aproximada en kilómetros
De Coruña por Carballo a Corcubión	105
De Santiago por Carballino a Orense	108
De Orense por Ginzo de Limia y Verín a Portugal por Chaves	82
De Pamplona a Logroño por Estella	116
De Barbastro a Boltaña por Esteda	58
De Esteda y Tamarite a Balaguer	82
De Balaguer a Pons	40
De Pons a Puigcerdá	104
De Basella a Solsona, Cardona y Manresa	78
De Olot a Rosas	58
De requena por Casas Ibáñez y Albacete a Alcaraz	163
De Villajoyosa a Denia	60
De Canjáyar a Almería	34
De Tabernas a empalmar con el ferrocarril de Canjáyar a Almería	20
De Granada a Motril por Orjiva	80
De Orjiva a Lobras	24
De Torre del Mar a Maro	24
De Huelva a Ayamonte por Gibraleón	58
De Badajoz a Fregenal por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros	108
De Ciudad Rodrigo por Hoyos, Coria y Torrejoncillo a la estación del río Tajo en el ferrocarril de Malpartida de Plasencia a Cáceres	132
De Benavente a Villanueva de Campos	22
De Benavente a la Puebla de Sanabria	90
De Palanquinos por Valencia de Don Juan, Valderas y Villanueva de Campos a Medina de Ríoseco	90
De Burgos por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus a Ontaneda	150
De Trespaderne a Miranda	54
De Soria a San Leonardo o a Quintanar de la Sierra	48
De Valdepeñas por Infantes y Villanueva de la Fuente a Alcaraz	85
De Linares a La Carolina	30
De Villagarcía al ferrocarril de Pontevedra a Sarria	20
De Ferrol por Santa María de Ortigueira al Barquero	70
Del Barquero por Vivero a Ribadeo	74
De Ribadeo a Pravia	106
De Pravia a Gijón	40
De Verín a Puebla de Sanabria por San Juan de Laza	88
De Santiago a Carballo	50
De Tuy a la Guardia	25
De Palacios de Sil a Cangas de Tineo	68
De Zamora a Fermoselle	60
De Burgos a San Leonardo a Quintanar de la Sierra	95
De Soria a Calatayud	90
De Pamplona a Plazaola	40
De Andoaín a Lasarte	7
De Pamplona a Santisteban	60
De Sádaba a Sangüesa	46
De Marcilla a la línea de Pamplona a Logroño	45
De Guardiola a Olot	85
De Blanes a Vilajuiga	100
De Solsona a Gironella, con ramal a Berga	35
De Graus a la línea de Barbastro a Boltaña	22
De Cartagena a Aguilas	69
De Alcántara a la estación del río Tajo (ferrocarril de Madrid a Cáceres)	40
De Badajoz por Alburquerque a San Vicente de Alcántara	65
De Alcántara a San Vicente de Alcántara	64
De Castellón a Chert	75
De Jarandilla a Plasencia	38
De Zafra a Villanueva por Jerez de los Caballeros	85
De Castellón a Lucena	45

	Longitud aproximada en kilómetros
De Almendralejo a Santa Marta	30
De la línea de Gandía a Denia por Pego a Muro	66
De San Fernando al Campo de Gibraltar por Medina Sidonia	102
De Algeciras a Tarifa	20
De Maro a Motril	38
De Lobras a Canjáyar por Ugíjar	55
De Ugíjar a Adra por Berja	30
De Puertollano a La Carolina	70
De Tabernas por Lobras, Vera y Cuevas a Huércal Overa	75
De la estación de Baeza por Ubeda y Villacarrillo a Alcaraz	130
De Gibraleón a la frontera portuguesa por Paimogo	70
Del Repilado o del empalme de la línea de Zafra a Huelva con la de la Puebla Junto-Aracena a la frontera portuguesa	45

Línea de vía ancha desde Pontevedra a Ribadavia, pasando por Puente Candelas, prolongación de la de Carril a Pontevedra.

Las líneas de un metro necesarias para enlazar Carril con El Ferrol, El Ferrol con Irún, y Figueredo con León, determinando el Gobierno los puntos de enlace con las antedichas líneas.

Las líneas de un metro que falten para completar las del mismo ancho en la costa Sur y Sureste desde San Fernando a Cartagena, pasando por el campo de Gibraltar, Málaga y Almería por la costa.

Líneas situadas en las islas Baleares

	Longitud aproximada en kilómetros
De Palma a Santañy	53

Líneas situadas en las islas Canarias

	Longitud aproximada en kilómetros
De Güimar a la línea de Santa Cruz de Tenerife a la Orotava	27
Del puerto de refugio de la Luz por Palma a Telde	23

Madrid, 26 de Marzo de 1908.—El Ministro de Fomento, *Augusto González Besada.*

La Ley copiada ha quedado subsistente para todos los ferrocarriles concedidos con arreglo a sus preceptos, por disponerlo así el artículo transitorio de la Ley de 1912, según veremos.

Por el

REAL DECRETO DE 27 DE MARZO DE 1908, se aprueba el Reglamento provisional para la ejecución de la Ley anterior; y por

REAL DECRETO DE 14 DE ENERO DE 1909, se aprueba con carácter definitivo otro, que es el

Reglamento para la ejecución de la Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.° Para los efectos de este Reglamento se considerarán como ferrocarriles secundarios y estratégicos los de motor mecánico, definidos con tal carácter en el art. 1.° de la ley de 26 de Marzo de 1908, cualquiera que sea el procedimiento que se aplique para la tracción.

Art. 2.° En el aprovechamiento de las obras construídas por el Estado, las Provincias y los Municipios a que el art. 2.° de la ley se refiere, podrán incluirse los edificios lindantes con las carreteras, como casas portazgos o casillas de camineros no habitadas, que continúen en poder del Estado; aun cuando hubiesen sido entregadas al ramo de Hacienda. El concesionario quedará obligado a conservar por su cuenta la parte de carretera que utilice y que se especificará en cada caso y los edificios que ocupe.

El aprovechamiento por las Empresas de ferrocarriles secundarios y estratégicos en beneficio propio del telégrafo y del teléfono para el servicio público, donde no hubiese telégrafo ni teléfono del Estado, se sujetará a las tarifas previamente acordadas por el Gobierno.

Art. 3.° En la adquisición del material fijo y móvil destinado a la construcción y explotación de estos ferrocarriles, se observarán, además de los preceptos de la ley de Protección a la Industria nacional, invocada en el art. 2.° de la ley, los del Reglamento para la ejecución de aquélla, aprobado por Real decreto de 23 de Febrero de 1908.

Art. 4.° El precepto de domiciliarse en España y so-

meterse a las leyes españolas que, respecto a las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, consigna el art. 4.º de la ley, se entenderá igualmente aplicable, teniendo en cuenta lo prevenido en el artículo 3.º de la misma, a las Compañías y Sociedades que por virtud de transferencia de los derechos de los primitivos concesionarios, se constituyan para la explotación de aquellas vías.

Art. 5.º El concesionario procederá en la ejecución de las obras con arreglo a las condiciones de la concesión y bajo la inspección que corresponde a los Agentes del Gobierno, según determina la ley general de Obras públicas y su Reglamento correspondiente.

Durante la ejecución no podrán introducirse en el proyecto aprobado variaciones ni modificaciones que no hubieran sido debidamente autorizadas.

Concluídas todas las obras, el concesionario hará a sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano detallado del ferrocarril y todas sus dependencias, formando también un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios que se hubieren construído, entregando a la Dirección general de Obras públicas un ejemplar de cada uno de los indicados documentos y del acta de amojonamiento, durante el primer año de explotación del ferrocarril.

Art. 6.º No podrá ponerse en explotación el todo o parte de un ferrocarril sin que preceda autorización del Ministro del ramo, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros del Gobierno encargados de la inspección, en que se declare que puede abrirse al tránsito público; acta que deberá remitir, con su propio informe, a la Superioridad, el Gobernador de la respectiva provincia.

Art. 7.º Las Empresas concesionarias explotarán los ferrocarriles durante los años determinados por su concesión, con arreglo a las tarifas aprobadas y según las condiciones que se hubiesen estipulado para su aplicación. Las mismas Empresas formarán los Reglamentos necesarios para el buen servicio de sus líneas, sometiéndolos a la aprobación del Ministro del ramo cuando afecten a la seguridad de la explotación.

Los concesionarios quedan en libertad de elegir, sin otras restricciones que las que impongan las disposiciones que regulen en España el ejercicio de las distintas profesiones, el personal de todas clases para la ejecución y explotación de las líneas, así como la organización de este personal y todo lo concerniente al régimen interior de cada Compañía.

La inspección de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, tanto durante la construcción como en el período de explotación, se ejercerá por las Divisiones de ferrocarriles, a excepción de los que se construyan en las islas Baleares y Canarias, que se desempeñará por los Ingenieros Jefes de Obras públicas de la provincia respectiva. Los funcionarios de la Inspección tendrán derecho a circular libre y gratuitamente por las líneas.

Los concesionarios abonarán al Estado por este concepto, anualmente y por kilómetro de línea, 30 pesetas durante la construcción y 60 en el período de explotación, si se trata de un ferrocarril otorgado con arreglo a las disposiciones de los capítulos II y IV de la ley, y 15 y 30 pesetas, respectivamente, cuando el ferrocarril sea de los comprendidos en el capítulo III.

La explotación de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, en tanto no se dicten disposiciones especiales para dichas vías, quedará sujeta a los preceptos establecidos para garantizar la seguridad de la circulación de los ferrocarriles de la red principal o del servicio general.

Art. 8.º Las Empresas estarán obligadas a conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de cuenta de las mismas todos los gastos de conservación y reparación, tanto ordinarios, como extraordinarios.

El ferrocarril será considerado y guardado como los demás caminos públicos, y los guardas que al efecto nombren las Empresas concesionarias disfrutarán de las mismas prerrogativas que los peones camineros de las carreteras del Estado, con tal que lleven un distintivo especial que acordará cada Empresa y que deberá usarse en todos los actos del servicio.

Art. 9.º El expediente de caducidad de una concesión deberá promoverse, de oficio y bajo su más estrecha responsabilidad ante el Ministerio del ramo, por los agentes del Gobierno encargados de la inspección de las obras objeto de aquélla, tan pronto ocurra cualquiera de los casos previstos en el artículo 7.º de la ley; pero si los expresados funcionarios faltasen al cumplimiento de este precepto, podrá solicitarse la caducidad por cualquiera entidad o Corporación, revista o no carácter oficial.

El funcionario, Corporación o particular que considere llegado el caso de caducidad, acudirá al Ministro del ramo con una exposición razonada en que se aduzcan los fundamentos de la reclamación. Se pasará este documento al concesionario, para que en el término de quince días conteste a los cargos que se le hagan, y si resultasen méritos para continuar el procedimiento, se abrirán una información por término de treinta días, que instruirán los Gobernadores de las provincias interesadas y en que serán oídas previamente la División de ferrocarriles correspondiente y la Diputación provincial, remitiéndose después las diligencias al Ministerio por aquellas autoridades, con su propio informe.

Se pasará de nuevo el expediente al concesionario, dándole un plazo, que no podrá exceder de treinta días, para que exponga en su defensa cuanto considere del caso, y después se oirá al Consejo de Obras públicas y a la Comisión permanente del de Estado, resolviendo, en vista de todo, el Ministro del ramo lo que entienda procedente.

Esta resolución pondrá término al expediente en la vía gubernativa, cabiendo, por tanto, contra ella el recurso contencioso dentro del plazo legal.

Art. 10. Así que una concesión se declare definiti-

vamente caducada y caso de que existan obras ejecutadas, el Ministro del ramo, en el término de ocho días, designará el Ingeniero de Caminos al servicio del Estado que ha de verificar la valoración de aquéllas, invitando al propio tiempo al exconcesionario a que en el término de otros quince días nombre perito que le represente en la tasación; advirtiéndole que, si dejase de hacerlo, se entenderá que otorga su representación al Ingeniero a quien se ha conferido la del Estado.

Art. 11. Si el ferrocarril cuya concesión ha sido caducada no hubiere llegado a abrirse a la explotación, la tasación se practicará teniendo en cuenta los gastos del proyecto, los terrenos ocupados y las obras ejecutadas, valoradas, así como los materiales de construcción y de explotación existentes, a los precios del presupuesto que acompañó al proyecto.

Si el ferrocarril se hallare ya en explotación, la tasación se basará en los productos líquidos que rinda, teniendo en cuenta su probable aumento o disminución en un plazo prudencial; en el tiempo durante el cual el futuro concesionario podrá disfrutar tales productos, o sea el número de años de duración que restan a la concesión, y en el estado de las obras como elemento influyente en los desembolsos que habrá de hacer el concesionario para mantener la explotación en buenas condiciones.

A la tasación se unirá en todos los casos una Memoria explicativa de los procedimientos seguidos y operaciones ejecutadas para verificar aquélla, acompañando asimismo los planos y dibujos necesarios para la completa inteligencia del asunto.

Si hubiese divergencia entre el Ingeniero del Estado y el representante del exconcesionario respecto a la tasación, cada uno de aquéllos redactará por separado una Memoria haciendo constar los extremos acerca de los cuales exista la disidencia y los fundamentos en que ésta se apoye.

Se oirá después sobre la medición y valoración y sobre las reclamaciones del exconcesionario en su caso, el dictamen del Consejo de Obras públicas, y el Ministro resolverá, por medio de una Real orden, lo que entienda procedente.

Art. 12. La valoración de las obras y material hecha con arreglo a las prescripciones del artículo anterior servirá de base a la aplicación de los artículos 9.° y 10 de la ley.

Art. 13. A instancia del concesionario podrá el Ministro del Ramo, previo informe del Consejo de Obras públicas, otorgar una prórroga de los plazos fijados en la concesión para dar principio o ejecutar una parte o la totalidad de las obras, si lo encuentra justificado y siempre que el motivo de la falta de cumplimiento por parte del concesionario no sea alguno de los enumerados en el párrafo tercero del art. 11 de la ley, pero nunca la prórroga podrá exceder de la tercera parte del tiempo señalado en la concesión para el plazo respectivo. Para concederlas de mayor amplitud u otorgar otras nuevas será indispensable una ley.

Art. 14. Podrá igualmente el Ministro de Fomento otorgar al concesionario por una sola vez un plazo prudencial, que nunca podrá exceder de seis meses, para que subsane las deficiencias que se observen en una línea cuya explotación no se ajuste a los términos prescriptos en el pliego de condiciones de la concesión.

Art. 15. En todos los casos, terminadas que fueran las prórrogas o los plazos otorgados al concesionario para colocarse en situación legal, sin que aquél hubiese cumplido su compromiso, se decretará la caducidad de la concesión.

Art. 16. El día en que expire el término de una concesión, la Empresa concesionaria hará la entrega formal del camino, su material y dependencia, según las condiciones estipuladas, a quien el Ministro de Fomento designare, mediante inventario detallado y con arreglo a las instrucciones especiales que se dicten al efecto.

De la entrega se levantará acta, que firmarán el representante del Ministro y el concesionario. El acta se remitirá al Ministro, sin cuya aprobación no se tendrá por válida la entrega. La referida aprobación no podrá recaer sino después de oído el Consejo de Obras públicas.

CAPÍTULO II

De los ferrocarriles secundarios con garantía de interés por el Estado

Art. 17. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos con tal carácter en el plan que acompaña a la ley, y asimismo los que a él se adicionen por virtud de lo dispuesto en su art. 16.

Art. 18. Para los efectos de la garantía de interés los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos terminos; uno constante, y otro variable y proporcional al producto kilométrico bruto.

Dichos términos se fijarán por el Ministerio de Fomento oyendo al Consejo de Obras públicas y sus valores deberán figurar en el anuncio de la subasta para el otorgamiento de la concesión de la línea correspondiente.

Podrán modificarse en la licitación según dispone el artículo 22 de la ley en el sentido de disminuir los gastos de explotación; pero una vez otorgada la concesión no podrán variarse, por ningún motivo ni con pretexto alguno, durante todo el tiempo que dure el compromiso entre el concesionario y el Estado.

El producto líquido kilométrico se deducirá restando del producto bruto el gasto de explotación, calculado por la fórmula de que acaba de hablarse.

Art. 19. Cuando el producto líquido así determinado no llegue al tanto por ciento del capital de construcción estipulado en la concesión, el Gobierno abonará al concesionario lo necesario para completar dicho tanto por ciento, el cual, con arreglo a lo prevenido en el artículo 17 de la ley, debe considerarse como el máximum de lo que el Gobierno se compromete a abonar.

Si el producto líquido llegase al expresado tanto por

ciento, o excediese de esta cifra, el Gobierno no abonará cantidad alguna al concesionario; pero éste tendrá derecho a percibir el rendimiento íntegro mientras no exceda del 6 por 100 del capital garantizado durante tres años consecutivos. Rebasado dicho tanto por ciento, el Estado recibirá del concesionario, a partir del cuarto año, la tercera parte del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiere entregado, cualquiera que fuese el plazo necesario para completar el reintegro.

El Estado se reserva el derecho de inspeccionar la recaudación de los productos brutos del ferrocarril y de comprobar sus resultados.

Art. 20. La liquidación de las cantidades que el Gobierno deba abonar a los concesionarios o que éstos hayan de ingresar en el Tesoro por vía de reintegro como consecuencia de los resultados de la explotación en cada año, se practicará por las divisiones de ferrocarriles, con audiencia del concesionario, durante el mes de Enero inmediato, teniendo en cuenta las observaciones de aquél y los datos relativos a los productos brutos de la anualidad anterior, que deberán obrar en poder de la División respectiva como resultado de su inspección.

Las expresadas Divisiones expedirán, bajo su responsabilidad, un certificado de los resultados de la liquidación y los remitirán al Ministerio de Fomento, que, previo su examen y aprobación si procede, según el caso, mandará expedir el oportuno libramiento a favor del concesionario, o pasará aviso al Ministerio de Hacienda respecto a la cantidad que aquél debe ingresar en el Tesoro.

La liquidación relativa a la fracción de año que puede resultar, si la fecha de terminación del período de garantía no fuese la de 31 de Diciembre, se practicará durante el mes siguiente al de terminación del expresado período.

Art. 21. El cargo de Delegado, a que se refiere el artículo 20 de la ley, habrá de recaer precisamente en un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Al efectuar su nombramiento se fijará la gratificación que haya de disfrutar por el desempeño de esta comisión extraordinaria, y que será abonada por el ferrocarril intervenido.

Por virtud de su cargo formará parte del Consejo de Administración de dicho ferrocarril y tendrá derecho a inspeccionar todos los servicios, y muy especialmente la recaudación de productos.

Art. 22. Los particulares y Compañías que, para practicar el estudio de las líneas comprendidas en el plan de ferrocarriles secundarios subvencionados, deseen disfrutar las ventajas y facilidades a que se refiere el art. 57 de la ley general de Obras públicas, deberán acudir al Ministerio de Fomento solicitando la correspondiente autorización, que les será concedida mediante fianza para responder de los daños y perjuicios que con sus operaciones puedan causar. El importe de dicha fianza se fijará teniendo en cuenta la importancia del proyecto y las circunstancias especiales del terreno que haya de atravesar el trazado. Será devuelta al solicitante cuando presente certificación de haber satisfecho todos los perjuicios que hubiere causado.

La autorización se publicará en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines Oficiales* de las provincias interesadas. Su alcance se limitará única y exclusivamente a otorgar al solicitante, como queda dicho, las ventajas que indica el art. 57 de la ley general de Obras públicas, y no será óbice para que el Ministerio conceda autorizaciones análogas para practicar el estudio de la misma línea a otro u otros particulares o Compañías que lo solicitasen.

Los autores de los proyectos, al efectuar el estudio de las líneas, cuidarán muy especialmente de no omitir el cumplimiento de las prescripciones dictadas o que se dicten en lo que se relaciona con las zonas de costas y fronteras, con las de las plazas de guerra y con las marítimas.

Art. 23. El estudio de las líneas se verificará con el detenimiento necesario para que los proyectos que se presenten se refieran a soluciones definitivas, por resultar de los reconocimientos y tanteos verificados, y aun de los anteproyectos, previamente firmados, cuando fueren necesarios, las más convenientes desde todos los puntos de vista. Si en algún caso, al elegir entre varias soluciones, surgieran dudas que por su índole solamente por la Administración puedan ser resueltas, se estudiarán con todo detalle y se presentarán en el proyecto los diversos trazados correspondientes, sin diferir, en modo alguno, el estudio de las variantes hasta la época de la construcción del ferrocarril.

Se cuidará siempre de que quede bien definido por referencias a puntos fijos el eje de la línea en proyecto; de este modo se facilitará su replanteo y confrontación.

Art. 24. Los documentos de que deberá constar todo proyecto serán los designados en el art. 6.º del Reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, y se redactarán con arreglo a las siguientes prescripciones:

1.ª La Memoria comprenderá la descripción y justificación:

Del trazado, acompañando estados de alineación y rasantes con expresión del radio de las curvas de las primeras.

De las obras de mayor importancia (túneles, puentes, viaductos, muros, pasos superiores o inferiores, casillas de guarda, etc.).

De las estaciones (emplazamiento, disposición general, distribución de vías, edificios de viajeros, andenes, retretes, muelles, cocheras, almacenes, depósitos de aguas y demás).

De la vía (tipo y peso del riel, dimensiones y separación de las traviesas, sistema de clavazón o sujeción, cambios, agujas, discos y señales, enclavamientos, etcétera).

Y, finalmente, del material móvil de tracción y de transporte (número y tipo de locomotoras que se propongan, tanto de viajeros como de mercancías, de co-

ches para viajeros, furgones, vagones plataformas y demás).

Comprenderá también la justificación de los precios que en el presupuesto se asigne a las diversas unidades de obra y de los de peaje y transporte que se propongan en las tarifas para la explotación del ferrocarril.

2.ª En los planos figurará el general y el perfil longitudinal de toda la línea, y para cada trozo de la misma, el plano parcial correspondiente y el perfil longitudinal y los transversales, en número suficiente estos últimos para que el terreno quede definido con la exactitud necesaria, consignando su clasificación. Se incluirán también planos y secciones de las obras de fábrica y demás con los detalles y acotaciones necesarias para justificar la cubicación de sus distintos elementos que figure en el presupuesto.

3.ª En el pliego de condiciones se hará la descripción de las obras y se detallarán los requisitos a que han de satisfacer los materiales que se empleen en las mismas, así como todo lo referente a su mano de obra y empleo en los trabajos.

4.ª El presupuesto contendrá los detalles de cubicación, los precios de aplicación y demás datos necesarios para dar a conocer el coste total del ferrocarril.

Todos estos documentos se redactarán con arreglo a los formularios que en la actualidad rigen para la formación de proyectos de ferrocarriles o a los que en lo sucesivo se prescriban.

Art. 25. A los documentos expresados en el artículo anterior, que son los que constituyen el proyecto en su parte técnica, se agregarán los siguientes:

1.º La tarifa detallada de los precios máximos de peaje y transporte de viajeros y mercancías, acompañada de las condiciones para su aplicación.

2.º Datos estadísticos acerca del movimiento probable por el ferrocarril proyectado, calculando, en vista de tales datos y de la aplicación de la tarifa, las utilidades que podrá reportar la obra; y

3.º Propuesta debidamente razonada de la fórmula de que trata el art. 18, por la que se han de calcular los gastos anuales de explotación por kilómetro.

Art. 26. Los proyectos se presentarán en la Dirección general de Obras públicas, la cual dará recibo a los interesados, haciendo constar el día y la hora en que los hubieren entregado, y este recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente.

Inmediatamente que se presente un primer proyecto para una línea, se anunciará la presentación en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines Oficiales* de las provincias interesadas, concediendo un plazo improrrogable de sesenta días para la admisión de otros proyectos en competencia.

Art. 27. Transcurrido el plazo de sesenta días expresado en el artículo precedente, el proyecto o proyectos que se hubieren presentado serán remitidos al Ingeniero Jefe de la División o de la provincia, según el caso, para que proceda a su revisión, la cual deberá abrazar dos partes: confrontación sobre el terreno con el fin de cerciorarse tanto de la exactitud de los datos que contenga como de la conveniencia del trazado y de las obras que se proponen; y examen analítico de todos los documentos del proyecto, comprobando, sobre todo, la exactitud de las cifras que figuran en el presupuesto para cada clase de unidades de obra, y si los precios que a estas unidades se asignan están debidamente justificados.

Los gastos que ocasionen las operaciones de la confrontación serán de cuenta de los peticionarios, que deberán consignar el importe respectivo, con arreglo a lo que dispone la vigente Instrucción sobre abono de indemnizaciones al personal de Obras públicas, antes de emprenderse las operaciones.

Del resultado de las confrontaciones, así como de las demás circunstancias de cada proyecto, dará cuenta el Ingeniero en un razonado dictamen, que remitirá al Gobernador respectivo.

Art. 28. Se procederá después a una información pública que dirigirán los Gobernadores, y cuya duración no habrá de exceder de treinta días, y en la cual habrán de emitir dictamen las Diputaciones provinciales y los Ingenieros Jefes de las provincias acerca de las circunstancias todas del proyecto o proyectos presentados y del orden de preferencia en que deben ser considerados.

Los Gobernadores elevarán los resultados de la información con su propio dictamen, acompañando los proyectos que hubiesen recibido de los ingenieros Jefes, al Ministro de Fomento, quien, después de oir al Consejo de Obras públicas, decidirá acerca del proyecto que debe ser preferido en primer término.

Si éste llenase todas las condiciones necesarias, será aprobado sin más trámites, devolviéndose los demás proyectos a los respectivos autores, que no tendrán derecho a reclamación ni indemnización de ninguna especie. Pero si del expediente resultase la necesidad o la conveniencia de que el proyecto en primer término preferible sea modificado, se devolverá a su autor para que haga las reformas oportunas dentro del plazo que se le señale al efecto, y si así no lo efectuase, se considerará desechado el proyecto y se acudirá al autor del segundo proyecto en orden de preferencia, y así sucesivamente.

En igualdad de circunstancias, será siempre preferido el proyecto que se hubiera presentado con anterioridad; pero se exigirá en todo caso, como condición indispensable para la aprobación y elección definitiva de un proyecto, que su autor acepte la obligación de modificarlo en la forma que le fuere ordenado por la Administración; llegada que fuere la época de subastar la concesión de la línea, siempre que cuando esto ocurra hayan transcurrido diez años, por lo menos, desde la fecha en que fué aprobado el referido proyecto.

Art. 29. Elegido y aprobado el proyecto, se procederá a su tasación con arreglo a lo prevenido en el artículo 35 del Reglamento para ejecución general de la ley de Obras públicas, teniendo en cuenta que el precio máximo de 500 pesetas por kilómetro, que fija el ar-

tículo 22 de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, debe entenderse que se refiere exclusivamente a los gastos de formación del proyecto propiamente, sin incluir en ellos los de confrontación y tasación.

Art. 30. Aprobado el proyecto de una línea, podrá procederse a la subasta de su concesión, que se anunciará con dos meses de anticipación.

En el anuncio de la subasta deberá hacerse constar:

1.º El capital de construcción, cuyo interés anual al 5 por 100 como máximo garantiza el Estado.

2.º Las demás subvenciones, si las hubiere, ofrecidas por las Diputaciones, Ayuntamientos o particulares.

3.º La fórmula por medio de la cual habrán en su día de deducirse los gastos de explotación de los productos brutos.

4.º Los plazos en que haya de darse principio y término a las obras y la fórmula de progreso de éstas.

5.º Las tarifas especiales con arreglo a las cuales habrá de prestar el concesionario los servicios del Estado, como conducción de presos, penados y demás transportes.

Y 6.º La suma (1 por 100 del presupuesto) que deba ser previamente depositada para tomar parte en la subasta y para ejercer el derecho de tanteo.

En las tarifas especiales relativas a los servicios del Estado, se hará constar que la conducción de la correspondencia pública y de los paquetes postales será gratuita en el caso especificado en el párrafo primero del art. 24 de la ley; esto es, cuando sólo se ocupe para ello el departamento reservado al efecto por la Empresa en el tren designado por la Administración.

Art. 31. La concesión se otorgará al mejor postor y la licitación versará sobre disminución del capital cuyo interés garantiza el Estado, cuantía del interés, disminución asimismo de los plazos de la concesión y de la garantía, y modificación de la fórmula por la que hayan de calcularse los gastos de explotación en forma que resulten éstos aminorados.

Se considerará como mejor proposición aquella en la cual resulte que el producto de la cantidad que el Gobierno deba abonar anualmente en concepto de garantía de interés (calculada por el procedimiento que determina el artículo 19 de este Reglamento, partiendo de la cifra admitida interinamente como expresión del ingreso bruto a la aprobación del proyecto, para los efectos que se indican en el párrafo segundo del artículo adicional de este Reglamento, y computando los gastos de explotación por la fórmula correspondiente modificada en la propuesta) por el número de años que se proponga para el plazo de garantía; disminuído dicho producto en la cantidad que se obtenga de multiplicar el rendimiento o producto líquido de la línea por el número de años en que se rebaje el plazo legal de noventa y nueve, que como máximo puede durar la concesión, arroje una diferencia que sea la menor de todas.

En el caso de que varias proposiciones condujeran a resultados iguales, se dará la preferencia a la que exija el abono de la menor cantidad anual en concepto de garantía de interés, aun cuando el plazo de dicha garantía sea el mayor.

Art. 32. A toda modificación en las tarifas que trate de llevarse a efecto como consecuencia de las variaciones a que se refiere el párrafo tercero del art. 23 de la ley, habrá de preceder una información, en que se oiga precisamente a la Empresa concesionaria, a las Cámaras de Comercio y Diputaciones de las provincias que atraviese el ferrocarril, al Ingeniero Jefe de la División, a los Gobernadores y al Consejo de Obras públicas.

Terminada la información, se determinarán en su caso por medio de un Real decreto las modificaciones que deban hacerse en las tarifas; y si la Empresa concesionaria no consintiese la reducción, se presentará por el Ministro de Fomento a las Cortes el oportuno proyecto de ley para llevarlas a efecto y determinar los medios de garantizar al concesionario los productos totales del año anterior al de la revisión y el aumento progresivo que los rendimientos del ferrocarril hubieren tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año.

Art. 33. Cuando el Gobierno, en virtud de lo dispuesto en el art. 25 de la ley, estime conveniente utilizar en una parte de la línea y antes que se halle ésta totalmente terminada, los servicios que al Estado ha de prestar el concesionario, podrá autorizar a éste para abrir a la explotación el trozo de la línea de que se trata, siempre que no resulte comprometida la seguridad de la circulación.

CAPITULO III

De los ferrocarriles secundarios sin garantía de interés por el Estado

Art. 34. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta categoría se dirigirá al Ministro de Fomento una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, que constará de los cuatro documentos que especifica el artículo 29 de la ley, y además de las tarifas que el peticionario se proponga establecer para el uso del ferrocarril, descomponiendo los precios en los dos conceptos de peaje y de transporte.

Se presentarán tantos ejemplares del proyecto cuantas fueren las provincias al que el mismo afecte.

Los autores de los proyectos, al efectuar el estudio de los trazados, cuidarán muy especialmente de no omitir el cumplimiento de las prescripciones dictadas o que se dicten, en lo que se relaciona con las zonas de costas y fronteras, con las de las plazas de guerra y con las marítimas.

Cuando se proyecte ocupar alguna extensión del dominio público, aprovechar obras del Estado, de la Provincia o del Municipio, o gozar de la exención del impuesto sobre viajeros o mercancías, se agregará también el documento que acredite haber depositado en garantía de la petición el 1 por 100 del importe de la apreciación alzada de la obra; y si se pretendiere hacer uso del derecho de expropiación forzosa, se acompañará ade-

más una relación por términos municipales, de los propietarios cuyas fincas hubieren de ser ocupadas. Dicho depósito del 1 por 100 quedará a beneficio del Estado, en el caso que el peticionario rehusare la concesión con las condiciones mismas de su propuesta, sin alteración alguna por parte del Gobierno.

Art. 35. Si no se solicitase la ocupación de terrenos u obras del Estado, de la Provincia o del Municipio, el Ministro de Fomento remitirá desde luego al Gobernador de la provincia correspondiente, el proyecto y documentos a que se refiere el artículo anterior, para que proceda a la información prevenida en la ley general de Obras públicas.

El Gobernador anunciará en el *Boletín Oficial* la petición de concesión solicitada, con la lista nominal, en su caso, de los interesados en la expropiación; señalando un plazo prudencial, que no deberá exceder de un mes por cada 30 kilómetros, para que el peticionario verifique el replanteo de la línea, y otro de un mes, como máximo, para que los propietarios o sus representantes presenten ante los Alcaldes respectivos las reclamaciones que estimen pertinentes.

Se pasará después el expediente al peticionario para que se haga cargo y conteste, dentro del término de quince días, a las reclamaciones aducidas; y el Gobernador, dentro de los treinta días siguientes, oídos la Comisión permanente de la Diputación provincial y los Ingenieros Jefes de la División y de la provincia, remitirá las diligencias, con su propio dictamen, al Ministro de Fomento, el cual, después de oir al Consejo de Obras públicas respeto a todo lo actuado y a las condiciones a que debe sujetarse la concesión, otorgará ésta, caso de que así procediese.

Art. 36. En el caso de que se pretenda la ocupación de terreno u obras del Estado, de la Provincia o del Municipio, tan pronto como se reciba en el Ministerio de Fomento la petición de concesión, se anunciará en la *Gaceta de Madrid* y en el *Boletín Oficial* de la provincia correspondiente, dando el plazo de un mes para la admisión de peticiones que puedan mejorar la primera.

Si dentro de este plazo no se presentase ninguna nueva, se procederá respecto a la primera como previene el artículo anterior; pero si se formularen otras, las diligencias todas que en dicho artículo se expresan se llevarán a cabo simultáneamente respecto a todos los proyectos en competencia, debiendo extenderse las informaciones y dictámenes a la comparación entre ellos, desde el punto de vista de la pública conveniencia, a fin de elegir el que mayores ventajas ofrezca y otorgar a su autor, en consecuencia, la concesión.

En igualdad de circunstancias se dará la preferencia al que primeramente se hubiere presentado.

Art. 37. En todos los casos la concesión será otorgada por medio de una Real orden que se publicará en la *Gaceta de Madrid;* pero cuando implique la ocupación de terrenos u obras del Estado, o la expropiación forzosa del dominio privado, habrá de someterse a la aprobación de las Cortes, en virtud de lo que dispone el art. 27 de la ley.

CAPÍTULO IV

De los ferrocarriles estratégicos

Art. 38. Se considerarán como ferrocarriles estratégicos los que forman parte del plan publicado como apéndice de la ley y los que el Gobierno designe, modificando o ampliando dicho plan previo informe del Consejo de Obras públicas y de la Junta de Defensa Nacional.

Art. 39. Serán aplicables a los ferrocarriles estratégicos las disposiciones de los artículos 18 al 25, 29 y 31 al 33, que se refieren a los ferrocarriles secundarios con garantía de interés; debiendo entenderse, sin embargo, que en la celebración de los concursos de proyectos que han de anunciarse en la *Gaceta de Madrid* para cada línea se habrán de fijar las condiciones relativas que mencionan el art. 33 de la ley, así como el plazo que se estime necesario para la presentación de los proyectos.

Art. 40. Los proyectos se presentarán en la Dirección general de Obras públicas, la cual dará recibo a los interesados haciendo constar el día y la hora en que los hubieren entregado; y este recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente.

Art. 41. Transcurrido el plazo que se hubiere fijado al anunciar el concurso para la presentación de proyectos, se remitirán los que se hubieren recibido en la Dirección general de Obras públicas al Ingeniero jefe de la División o de la provincia, según el caso, para que proceda a su revisión, la cual deberá abrazar dos partes: confrontación sobre el terreno, con el fin de cerciorarse, tanto de la exactitud de los datos que contenga, como de la conveniencia del trazado y de las obras que se proponen; y examen analítico de todos los documentos del proyecto, comprobando, sobre todo, la exactitud de las cifras que figuran en el presupuesto para cada clase de unidades de obra, y si los precios que a estas unidades se asignan están debidamente justificados. Los gastos que ocasionen las operaciones de la confrontación serán de cuenta de los peticionarios, que deberán consignar el importe respectivo, con arreglo a lo que dispone la vigente Instrucción sobre abono de indemnizaciones al personal de Obras públicas, antes de emprenderse las operaciones.

Del resultado de las confrontaciones, así como de las demás circunstancias de cada proyecto, dará cuenta el Ingeniero en un razonado dictamen, que remitirá al Gobernador respectivo.

Art. 42. Se procederá después a una información pública, que dirigirán los Gobernadores, y cuya duración no habrá de exceder de treinta días, y en la cual habrán de emitir dictamen las Diputaciones provinciales y los Ingenieros jefes de las provincias acerca de las circunstancias todas del proyecto o proyectos presentados y del orden de preferencia en que deben ser considerados.

Los Gobernadores elevarán los resultados de la información, con su propio dictamen, acompañando los pro-

yectos que hubieran recibido de los Ingenieros Jefes, al Ministro de Fomento, y el Gobierno, en su vista, y después de oir al Consejo de Obras públicas y a la Junta de Defensa, decidirá acerca del proyecto que deba ser preferido en primer término.

Si éste llenase todas las condiciones necesarias, será aprobado sin más trámite, devolviéndose los demás proyectos a los respectivos autores, que no tendrán derecho a reclamación ni indemnizaciones de ninguna especie. Pero si del expediente resultase la necesidad o la conveniencia de que el proyecto en primer término preferible sea modificado, se devolverá a su autor para que haga las reformas oportunas, dentro del plazo que se le señale al efecto, y si así no lo efectuase, se considerará desechado el proyecto y se acudirá al autor del segundo proyecto en orden de preferencia, y así sucesivamente.

En igualdad de circunstancias, será siempre preferido el proyecto que se hubiese presentado con anterioridad; pero se exigirá, en todo caso, como condición indispensable para la aprobación y elección definitiva de un proyecto, que su autor acepte la obligación de modificarlo en la forma que le fuere ordenado por la Administración, llegada que fuese la época de subastar la concesión de la línea, siempre que cuando esto ocurra hayan transcurrido diez años por lo menos desde la fecha en que fué aprobado el referido proyecto.

Art. 43. Aprobado el proyecto de una línea, se procederá inmediatamente a anunciar la subasta para su concesión, si fuere de las comprendidas en el art. 35 de la ley, y si no llenare tal requisito, se anunciará la subasta cuando el Gobierno lo determine; pero en todo caso, deberán mediar dos meses entre el anuncio de la subasta y su celebración.

ARTÍCULO ADICIONAL

Con el fin de no comprometer anualmente una cantidad mayor de 10.000.000 de pesetas en el abono de las subvenciones a que haya de dar lugar la garantía de interés que establece la ley, se llevará en el Ministerio de Fomento un registro de las líneas que se vayan solicitando, en el que se anotarán las cantidades probables que por cada una de ellas será preciso abonar a los concesionarios cada año.

Estas cantidades se deducirán en un principio de los datos que se expresan en el apartado 3.° del art. 24 de este Reglamento, teniendo en cuenta las rectificaciones que en ellos se hubieren podido introducir al aprobar los proyectos; y posteriormente, o sea cuando las líneas devenguen subvención, las cantidades correspondientes que deberán anotarse en el Registro serán las últimamente devengadas o abonadas: salvo los casos en que razones especiales aconsejen alterarlas.

Cuando, a juzgar por el resultado que arrojen las cifras del Registro, haya fundado motivo para creer que pueda rebasarse la expresada cantidad de pesetas 10.000.000, se advertirá por el Ministerio de Fomento a los peticionarios de las concesiones de líneas cuyos proyectos hayan sido presentados con posterioridad al que cierre con su subvención probable el cómputo indicado, que la admisión de sus proyectos se hace con la reserva explícita de que el Gobierno no podrá garantizar el interés que en su día devenguen dichos ferrocarriles.

Para el debido conocimiento de los peticionarios y concesionarios de los ferrocarriles subvencionados, se publicará en la *Gaceta de Madrid*, una vez al año por lo menos, cuando lo juzgue oportuno el Ministerio de Fomento, la relación de las líneas solicitadas y de las concedidas, consignando las fechas de presentación de los proyectos, las de las concesiones otorgadas, los plazos respectivos de construcción y las cantidades anuales que se estiman necesarias para atender a la garantía de interés de las mismas.

Madrid, 14 de Enero de 1909.—Aprobado por Su Majestad.—El Ministro de Fomento, *José Sánchez Guerra.*

Complemento de la Ley de 1908 y del Reglamento para su ejecución, son las siguientes disposiciones:

Real orden de 24 de Febrero de 1909

(Gaceta del 27, rectificada por la del 28)

Ilmo. Sr.: Vista la instancia suscrita por el señor Marqués de Guadalmina, en solicitud de que se aclare el alcance que ha de darse a la garantía del interés que ofrece el Estado a los ferrocarriles secundarios, en el caso de que el producto líquido resulte negativo, por exceder el gasto de explotación al producto bruto de ésta:

Vistos el art. 17 de la vigente ley de Ferrocarriles secundarios y sus concordantes, los 18, 19 y 30 del Reglamento dictado para su ejecución:

Resultando que el citado art. 17 dice textualmente: «... Garantizará un interés que no podrá exceder del 5 por 100 anual del capital correspondiente a la construcción, con arreglo al proyecto aprobado por el Gobierno como base de la concesión»;

Resultando que el art. 19 del Reglamento dice a la letra en su apartado 1.°: «Cuando el producto líquido, así determinado, no llegue al tanto por ciento del capital de construcción estipulado en la concesión, el Gobierno abonará al concesionario lo necesario para com-

pletar dicho tanto por ciento, el cual, con areglo a lo prevenido en el art. 17 de la ley, debe considerarse como el máximum de lo que el Gobierno se compromete a abonar»;

Resultando que en el art. 30 del citado Reglamento se ordena que en el anuncio de la subasta deberá hacerse constar «el capital de construcción cuyo interés anual, al 5 por 100 como máximo, garantiza el Estado»;

Considerando que de modo explícito y terminante se declara en la ley y Reglamento de ferrocarriles secundarios, cuáles son los dos elementos que regulan la garantía (el capital de construcción y la cuantía del interés) y muy especialmente el valor máximo que aquélla ha de alcanzar;

Considerando que habida cuenta de esta última circunstancia, resulta a todas luces manifiesto el espíritu de la ley, que no es otro que el de fijar un límite máximo y único que regule en cada concesión la liquidación de cantidades en todos los casos que se puedan presentar;

Considerando que el criterio que inspira la ley es el de garantizar el capital durante todo el tiempo de la concesión, y si hay en esto alguna reserva, bien claramente establece el art. 17 de dicha ley que esta reserva será impuesta por los mismos licitadores al tiempo de la subasta;

Considerando que lo propio sucede con los otros elementos de la cuestión, a saber: capital de construcción, plazo de concesión y fórmula para el cálculo de los gastos de explotación, puesto que dichos elementos son fijados en la licitación pública que prescribe el artículo 31 del Reglamento;

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien resolver, como aclaración del art. 17 de la ley de 26 de Marzo de 1908 y sus concordantes de del Reglamento de 14 de Enero de 1909:

1.° Que el tanto por ciento del capital de construcción, estipulado al otorgarse la concesión de un ferrocarril secundario, con garantía de interés, será el máximo que el Gobierno se compromete a abonar, aun en el caso de que el rendimiento líquido resulte negativo, por ser inferior el producto bruto al gasto de explotación, calculado éste con arreglo al art. 18 del repetido Reglamento.

2.° Que el capital de construcción estará definido por la cifra que resulte en el proyecto aprobado, como valor del presupuesto de ejecución material de las obras, incluyendo el material móvil. A dicha cifra se agregarán: el 1 por 100, para gastos imprevistos; el 2 por 100, para seguro de obreros; el 5 por 100, para gastos de dirección y administración; los intereses del citado capital de construcción, al tipo de 5 por 100 anual, habida cuenta, para los debidos efectos, de lo que se estipule en la fórmula de progreso de las obras; los gastos de redacción del proyecto y los de su confrontación y tasación. La totalidad de estos elementos constituirá el capital sobre el que ha de versar la licitación de que trata el art. 31 del Reglamento vigente para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908.

Es de advertir que el cómputo de intereses, basado en la fórmula de progreso de las obras, no se alterará en los casos en que el concesionario solicite y obtenga prórroga para la ejecución de aquéllas, salvo, sin embargo, en los que el Gobierno, por razones justificadas, estime oportuna la consideración de la prórroga referida.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 24 de Febrero de 1909.—*Sánchez Guerra.*—Señor Director general de Obras públicas.

Real orden de 3 de Diciembre de 1909

Ilmo. Sr.: Vista la instancia suscrita por D. José Carbonell, en solicitud de que por este Ministerio se declare cuál es la subvención que, por el concepto de garantía de interés, debe regular el capital social de las Compañías de ferrocarriles secundarios estratégicos;

Visto el art. 185 del vigente Código de Comercio;

Vistos los artículos 17 y 18 de la ley de 26 de Marzo de 1908, y habida cuenta de la de 30 de Mayo de 1876, que fija el auxilio del Estado para la ejecución de algunas líneas de servicio general;

Resultando: 1.° Que el art. 185 del Código de Comercio establece, con carácter imperativo, la relación que ha de existir entre el capital social, la subvención y el presupuesto de la obra, en la constitución de Compañías de ferrocarriles y demás obras públicas.

2.° Que asimismo es preceptiva la suscripción de todo el capital social, como trámite previo a la dicha constitución de Compañías;

Considerando: 1.° Que al ser requisitos indispensables las referidas relación y suscripción, se debe, en las obras subvencionadas, definir claramente la cuantía del auxilio prestado.

2.° Que el texto de los artículos 17 y 18 de la ley de 26 de Marzo de 1908, relativa a los ferrocarriles secundarios y estratégicos, al regular el abono de la garantía de interés, lleva consigo la ambigüedad consiguiente a elementos tan indeterminados, como son: el producto bruto anual, el período de tiempo, durante el que el rendimiento líquido de la explotación es inferior al 6 por 100 del capital de construcción y el reintegro de cantidades recibidas en garantía del interés, ambigüedad que hace imposible precisar concretamente y *a priori* el auxilio que en definitiva presta el Estado.

3.° Que el carácter de forzosa que por ministerio mismo de la ley acompaña a la fijación de semejante auxilio para hacer posible la constitución de Compañía,

impone de un modo fatal la investigación de un procedimiento que, basado en principios legales, concrete en cierta manera lo indeterminado del asunto.

4.° Que dicho procedimiento podría ser la equiparación de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, por lo que a la garantía de interés se refiere con los ferrocarriles de servicio general en lo relativo a sus subvenciones, adaptando a aquéllos la ley de 30 de Marzo de 1870, que define las citadas subvenciones,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que para los efectos únicos y exclusivos de constitución de Compañía en el caso de ferrocarriles secundarios y estratégicos, se estime como valor de la subvención que otorga el Estado la cuarta parte del importe de sus presupuestos, definidos éstos con arreglo a la Real orden de 24 de Febrero de 1909.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 3 de Diciembre de 1909.—*Gasset.*—Señor Director general de Obras públicas.

Real decreto de 20 de Septiembre de 1910

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros y a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° El transporte de la correspondencia pública y de los paquetes postales en los ferrocarriles secundarios con garantía de interés, será siempre gratuito, cualquiera que sea el departamento y tren en que se conduzca.

Art. 2.° El último párrafo del art. 30 del Reglamento de 14 de Enero de 1909 para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo anterior y en el que se hace referencia al 24 de la indicada ley, se entenderá modificado en el sentido que se consigna en el artículo 1.° de este Real decreto.

Dado en San Sebastián a veinte de Septiembre de mil novecientos diez. —ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Fermín Calbetón.*

Descontento el Gobierno de los resultados obtenidos con la Ley de 1908, quiso reformarla y, a tal efecto, se dictó el

REAL DECRETO DE 7 DE MARZO DE 1911 autorizando al Ministro de Fomento para presentar a las Cortes un proyecto de ley reformando la de ferrocarriles secundarios y estratégicos, entonces vigente, de 26 de Marzo de 1908.

El preámbulo o exposición de motivos de dicho proyecto de ley dice así:

Preámbulo (1911) del proyecto de la Ley de 1912

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al de Fomento para que presente a las Cortes un proyecto de ley reformando la de Ferrocarriles secundarios.

Dado en Sevilla a siete de Marzo de mil novecientos once. ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset.*

A LAS CORTES

En todas partes, aun en los países de mayor riqueza y de tráfico más intenso, el establecimiento de las redes secundarias de ferrocarriles ha constituído un problema arduo, que no han bastado a dar solución satisfactoria las numerosas fórmulas propuestas por financieros, economistas y legisladores. A la ley actual, acaso la más perfecta en su género, no llegó Bélgica sino después de varias otras que constituyeron tanteos infructuosos; Francia ha recurrido a sistemas diversos, sin lograr con ellos, incluído el actualmente establecido que repetidamente se ha tratado de modificar, eludir las dificultades con que tropiezan en la realidad.

No son ellas menores en España, donde nos son por igual adversos la ruda topografía y enormes desniveles de la mayor parte del territorio, el escaso desarrollo que en él tiene la industria, lo poco extendido e intenso del cultivo agrícola, y la manifiesta aversión, acaso justificada, que a este género de empresas muestran nuestros capitalistas y financieros.

No debe, por tanto, sorprender que en tal materia y en semejantes condiciones demuestre la corta experiencia adquirida con las aplicaciones que hasta el presente ha recibido la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, que sin haber conseguido dar a la construcción de esta clase de vías el impulso vigoroso que el país necesita y demanda, se revelen en ella deficiencias y aun se encubran peligros para el interés público, que importa en cuanto sea posible evitar y prevenir.

No provoca la ley la preferente construcción de las líneas más necesarias a la economía nacional, que suelen ser también las más remuneradoras para el capital

invertido y menos onerosas para el Tesoro público, ni estimula el interés de los concesionarios a establecerlas con aquella prudente economía que ha de ser casi siempre la condición más firme del éxito, proporcionando debidamente el instrumento al servicio que con él haya de prestarse. Los elevados presupuestos que acompañan a los proyectos de las líneas, con frecuencia superiores al coste de las de nuestras mismas redes principales, desproporcionados con los modestos tráficos que están destinados a servir, alejan casi siempre toda esperanza de que en época alguna pueda la Empresa rendir interés superior al garantizado por la ley, motivando esto que banqueros y capitalistas miren más al negocio de construcción de la obra que al de la explotación, que de principal que debiera ser, queda de tal suerte relegado a un lugar secundario.

Harto más difícil que presentar esta enumeración de importantes defectos que va describiendo la práctica en la aplicación de la ley de 26 de marzo de 1908, sería proponer la manera de corregirlos con eficacia, sin caer en otros, acaso mayores; por eso, y por la indudable conveniencia de ahorrar cuando sea posible alteraciones frecuentes, que en este caso podrían ser calificadas de prematuras, restando a nuestro régimen administrativo una estabilidad de que por varios conceptos se halla muy necesitado, entiende el Ministro que suscribe que debe limitar su labor en esta materia a someter al elevado juicio de las Cortes aquellas modificaciones de la Ley vigente que estima más indispensable para reducir, y aun evitar en muchos casos, los peligros apuntados, para precisar los extremos que resultan dudosos en el texto legal, y para corregir, en fin, deficiencias que la práctica señala y aun erratas que en aquél se habían deslizado.

La presentación que habrá de exigirse de un anteproyecto previo para las líneas secundarias, que quizá constituya la más importante de las innovaciones que se proponen, permitirá fijar las condiciones principales a que los proyectos habían de sujetarse, constituyendo entonces los concursos para su redacción una garantía positiva de acierto, marcando a la vez límites razonables a las cifras de los presupuestos y fijándose las características a que el trazado, obras e instalaciones deberían obedecer en cada caso, a fin de que no se desnaturalice el objeto y carácter de los ferrocarriles y de que se evite, en algún caso, que el dinero del contribuyente sirva para promover competencias, tan ruinosas como innecesarias, a otras líneas ya establecidas que constituyen parte principal del patrimonio de la Nación.

Obedeciendo a previsiones que hacen cada vez más necesarias el ejemplo de la política que siguen gran número de Estados europeos en materia de ferrocarriles y a la conveniencia que podrá existir en lo futuro de que la reversión de los que se construyan desde ahora en adelante no tenga lugar casi medio siglo después de los de nuestra red principal primeramente construídos, se consigna el derecho del Estado a incautarse de los que se establezcan con su garantía, cuando hayan transcurrido cincuenta años, por lo menos, después de puestos en explotación.

Aparte estas alteraciones, con las que el interés público del Estado se encontrará mejor garantizado, las restantes tienen en su mayor parte por objeto romper trabas que se estiman innecesarias, atender justas demandas de los concesionarios, precisar puntos dudosos y, en suma, facilitar la realización de estas empresas. A este fin, también se propone ampliar anualmente hasta 15 millones de pesetas la suma de 10, ofrecida como garantía máxima, pues si bien con ello el Tesoro se verá obligado a un mayor sacrificio, será en época en que lo consientan, mejor que en la actualidad, las reducciones que en los presupuestos anuales de obras públicas permitirá introducir la terminación de nuestra red principal de ferrocarriles, de varios puertos y la del plan de carreteras del Estado.

No intenta, ciertamente, el proyecto de ley que se presenta variar el camino emprendido para la construcción de la red secundaria de ferrocarriles, pero si mereciera ser aprobado, las alteraciones de procedimiento ideadas y el aumento de las garantías ofrecidas, habrían de traducirse en un gran desarrollo de actividad y en un mayor acierto en la construcción de estas utilísimas vías, que han de llevar la vida y las comodidades de la moderna civilización a comarcas aun aisladas, y han de traer nueva savia y energías al sistema circulatorio de la economía española.

Madrid, 9 de Marzo de 1911. *Rafael Gasset.*

También la siguiente disposición amplía la Ley de 1908 y su Reglamento, del mismo modo que las que se han transcrito inmediatamente antes del preámbulo que acaba de copiarse:

Real orden de 30 de Mayo de 1911

Ilmo. Sr.: Vista la ley de Ferrocarriles secundarios de 26 de Marzo de 1908, con el Reglamento dictado para su ejecución:

Vista la Real orden de 25 de Enero de 1911, que aprobó el proyecto de replanteo del trazado de ferrocarril secundario con garantía de interés, de Palencia a Villalón, y habida cuenta de la Real orden de 20 de Octubre de 1909, dictada con motivo de la segunda subasta del ferrocarril referido:

Resultando:

1.° Que como elemento inevitable en esta clase de obras, y justificado por la práctica, existe la necesi-

dad de modificar en mayor o menor medida el proyecto-base de toda concesión, cuando de llevar a efecto aquellas se trata.

2.º Que, en consonancia con lo transcrito, al adaptar al terreno el proyecto aprobado para el ferrocarril secundario, con garantía de interés de Palencia a Villalón, han surgido reformas, unas como la variación del emplazamiento de la estación de origen y disminución de la longitud del trazado, impuestas por el deber de la Administración de conciliar los intereses que afectan a las tres líneas que en la población afluyen, Palencia a Villalón, Palencia a Coruña y Palencia a Carrión, y otras como las referentes a los kilómetros 5 al 8, 10 al 15 y 44 al 46, motivadas por las mejoras que su aceptación lleva al proyecto.

3.º Que los artículos 17 y 19 de la Ley de 26 de Marzo de 1908, y los 18 y 31 de su Reglamento, fijan de modo expreso e invariable las bases para el cálculo de la cifra que ha de representar el auxilio del Estado:

Considerando que, en virtud de las circunstancias antes enumeradas, sobre todo la de invariabilidad de las bases (capital garantizado y gastos de explotación), se hace necesario que, dentro de lo prácticamente posible, queden bien definidos los principios que han de regular los mutuos derechos y deberes entre la Administración y la entidad concesionaria de la clase de obras de que se trata.

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer:

1.º Para la ejecución de toda obra ajena a la esencia del proyecto, cual sucede con la ampliación del número de estaciones, establecimiento de nuevos apeaderos, y, en general, de todo elemento que implique una adición a lo expresamente estipulado en condiciones, será requisito indispensable el acuerdo de la entidad concesionaria.

2.º A toda propuesta de reforma deberá acompañar su valoración a los precios del presupuesto, y se establecerá además la oportuna comparación entre dicha reforma valorada y el elemento primitivo a que esta va a sustituir.

3.º Las Divisiones de ferrocarriles o las Jefaturas de Obras Públicas de Baleares o Canarias, según los casos, llevarán nota detallada de las diferencias que respecto a la cifra que constituya el capital cuyo interés garantiza el Estado, vayan arrojando las valoraciones de las reformas autorizadas por la Superioridad, y si al finalizar la construcción el saldo acusase un beneficio para la entidad concesionaria, el Centro que ejerza la inspección propondrá las obras de adición o mejora que deben exigirse para enjugar el citado beneficio.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 30 de Mayo de 1911.— *Gasset.*—Señor Director general de Obras Públicas.

Habiéndose convertido en Ley el proyecto antes citado de 7 de Marzo de 1911, la copiamos integramente a continuación, advirtiendo que es la vigente en la actualidad:

Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 23 de Febrero de 1912

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.º Se considerarán ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público con motor mecánico de cualquiera clase que no estén comprendidos en la red de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo I de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Los ferrocarriles secundarios se dividen en dos clases, según reciban o no garantía de interés por el Estado.

Se consideran ferrocarriles estratégicos aquellos que, con independencia del servicio que presten a otros intereses generales, atiendan directamente a necesidades o conveniencias de la defensa nacional.

El plazo de concesión de todos estos ferrocarriles no podrá exceder de noventa y nueve años; pero cuando hayan transcurrido cincuenta por lo menos de explotación, en los que tengan garantía de interés, podrá el Gobierno, autorizado al efecto por una ley, caducarla, incautándose de ellos el Estado, previo abono de la parte del capital garantizado que corresponda, teniendo en cuenta el plazo total de concesión y el transcurrido, más una indemnización equivalente al capital representativo del exceso de producto líquido anual, si lo hubiere, sobre el cinco por ciento del capital garantizado, teniendo en cuenta el tiempo que faltase del plazo de concesión.

Art. 2.º Los ferrocarriles mencionados en el artículo anterior serán considerados como de utilidad pública, con derecho a la expropiación forzosa, a la exención del impuesto sobre los billetes de los viajeros y los transportes de mercancías durante los diez primeros años de la explotación; al aprovechamiento de las obras construídas por el Estado, las provincias y los Municipios, previa la correspondiente concesión, que se otorgará siempre que no impida el uso ordinario de aquéllas, y a los demás beneficios concedidos por el artículo 31 de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Para la adquisición del material fijo y móvil destinado a la construcción y explotación de estos ferrocarriles se observarán los preceptos de la ley de 31 de Enero de 1907.

Las Empresas de estos ferrocarriles podrán utilizar en su propio provecho para el servicio del público el telégrafo y el teléfono donde no los hubiere del Estado.

Art. 3.° Previa autorización del Gobierno, podrán los concesionarios transferir sus derechos, quedando sujeto el que los adquiera en los mismos términos y con idénticas garantías al cumplimiento de las obligaciones inherentes a la concesión.

Estará exenta del pago de los derechos que correspondan a la Hacienda la primera transferencia de toda concesión de ferrocarriles secundarios y estratégicos otorgada por el Gobierno con garantía de interés por el Estado, siempre que se realicen a favor de una Sociedad legalmente constituída al efecto, con posterioridad a la fecha del otorgamiento de aquélla.

Para los efectos del artículo 185 del Código de Comercio vigente, se admitirá que la garantía de interés del capital de establecimiento de los ferrocarriles secundarios y estratégicos que gocen de aquélla, es equivalente a una subvención igual a la cuarta parte del importe del capital de establecimiento de las líneas correspondientes, con arreglo a lo previsto en el artículo 17 de esta ley.

Art. 4.° Las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción o explotación de los ferrocarriles comprendidos en esta ley, tendrán su domicilio en España y estarán sometidas a las leyes españolas.

Art. 5.° Estos ferrocarriles quedarán sometidos a los Reglamentos de transportes militares dictados por el Gobierno o que en lo sucesivo se dictaren.

En caso de guerra o de alteración del orden público, el Gobierno podrá disponer la suspensión de la circulación por estas vías, sin indemnización de ningún género, pudiendo también utilizarlas mediante tarifas especiales previamente establecidas.

Art. 6.° Durante la construcción y explotación, el Gobierno tomará las medidas convenientes para asegurar la solidez y estabilidad de las obras, y el material de estos ferrocarriles, y ejercerá la inspección necesaria para que la explotación se realice en las debidas condiciones de seguridad, higiene y comodidad, sin perjuicio de cuanto pueda disponerse en la ley de policía de estas líneas.

Art. 7.° Cuando no se hayan empezado las obras en el plazo marcado, o no se construyan con arreglo a la fórmula de progreso establecida, o no se ultimen en el período señalado, o no se explote la línea de la manera determinada en los pliegos de condiciones de la concesión, caducará esta, con pérdida de la fianza si no estuviere devuelta.

El expediente que al efecto se instruya se limitará a hacer constar cualesquiera de los hechos señalados como causa de caducidad en el párrafo anterior, y se resolverá con audiencia del concesionario y previo informe del Consejo de Obras Públicas y el del Estado.

Art. 8.° Declarada la caducidad, el Ministerio de Fomento se incautará de las obras y del material fijo y móvil de la línea, encargándose de la explotación si hubiere lugar a ello.

Art. 9.° Si al declarar la caducidad no se hubieren comenzado las obras, quedará la Administración desligada de todo compromiso con el concesionario.

En caso de que se hubieren efectuado algunas obras o todas ellas, la concesión se sacará a subasta por término de sesenta días y se adjudicará al mejor postor. El tipo para esta subasta será el importe a que asciendan, según tasación, los gastos del proyecto, los terrenos ocupados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y explotación existentes, deducidos los auxilios prestados al concesionario por el Estado, las provincias o los municipios en terrenos, obras, metálico u otra clase de valores.

Si el ferrocarril estuviese en explotación se tendrá en cuenta, para tasarlo, su valor industrial de presente y de porvenir.

La tasación se practicará por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos designado por el Ministerio de Fomento y un Perito nombrado por el concesionario.

Si la subasta quedare desierta, se anunciará una segunda y última por término de cuarenta días, con rebaja de la tercera parte del tipo de tasación.

Art. 10. Si en cualquiera de las dos subastas a que se refiere el artículo anterior se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, se adjudicará la concesión al mejor postor, el cual depositará la fianza fijada en los anuncios, siendo aplicables al nuevo concesionario los preceptos de esta ley; y entendiéndose subrogado al anterior en todos los derechos y obligaciones no modificadas en el mismo número.

Del importe de las obras rematadas se deducirán los gastos de tasación y subasta y los hechos por el Estado para continuar la explotación, entregándose el resto al primitivo concesionario.

En caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las dos subastas, quedarán las obras y materiales a beneficio del Estado, sin que el concesionario tenga derecho a indemnización alguna.

Art. 11. Cuando el concesionario justifique la imposibilidad de comenzar o terminar las obras dentro de los plazos fijados, el Gobierno, previo informe del Consejo de Obras públicas, podrá prorrogarlo por tiempo que no exceda de la tercera parte de su respectiva duración. Cualquiera otra prórroga sólo podrá ser concedida por medio de una ley.

Los concesionarios no podrán alegar, para dejar de cumplir sus compromisos, las dificultades que oponga el terreno para ejecutar las obras ni la diferencia que resulte entre la longitud efectiva de cada línea y la consignada en el plan general, ni la mayor o menor posibilidad de utilizar carreteras u otras obras que se hayan supuesto aprovechables.

Art. 12. Al terminar el plazo de cada concesión, el Estado entrará en posesión de las líneas, con todas sus dependencias, y el goce completo del derecho de explotación.

A este fin se practicará con tres años de antelación un reconocimiento general de la línea por los Ingenieros del Estado, y el Ministro de Fomento, en vista de su dictamen, ordenará lo preciso para que las obras, edificios y material se encuentren en buen estado el día de su reversión.

Si el concesionario se negare a cumplir las órdenes dictadas al efecto, el Ministro dispondrá su ejecución por cuenta de la Empresa, embargando, si fuera preciso, los productos de la explotación.

Art. 13. Ninguna concesión constituye monopolio, no pudiendo, por tanto, dar lugar a reclamación el otorgamiento de otras de ferrocarriles, caminos, canales de navegación, etc.

Art. 14. Las disposiciones de la legislación de ferrocarriles de interés general, entre los que se declaran comprendidos los secundarios y los estratégicos, se aplicarán a éstos en cuanto no estén modificadas por la presente ley.

CAPÍTULO II

De los ferrocarriles secundarios con garantía de interés por el Estado

Art. 15. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos en el plan único resultante de la reunión de los aprobados por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y de 2 de Noviembre de 1905 y las inclusiones autorizadas hasta la fecha de la promulgación de esta ley.

El ancho de vía de cada una de las líneas de este plan, así como todas las de servicio general, será el que determine el Gobierno en cada caso, de acuerdo con las prescripciones de esta ley.

Art. 16. A instancia de las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados, y previa audiencia del Consejo de Obras públicas, podrá el Gobierno adicionar al plan de los ferrocarriles secundarios aquellas líneas de interés regional o local que puedan establecerse, sin perjuicio de las ya incluídas en el plan citado o de las reversibles al Estado que estuvieren en explotación, en construcción o concedidas, y siempre que la Corporación o Corporaciones que soliciten la inclusión se comprometan a sufragar la tercera parte, por lo menos, del importe que para las líneas agregadas represente la garantía de interés que por virtud de esta ley se concede, entendiéndose que el Estado sólo quedará obligado en estos casos al pago de las dos terceras partes de la citada garantía.

No obstante lo dispuesto en este artículo, las líneas cuya inclusión se haya solicitado antes del día 9 de Marzo, gozarán por completo de la garantía de interés del 5 por 100, que el Estado concede a las comprendidas en el art. 15.

Los ferrocarriles incluídos en el plan de los secundarios o estretégicos, cuya construcción no empezara dentro del plazo de diez años, contados a partir de la fecha de su concesión, perderán las ventajas concedidas en esta ley, no siendo en este caso obstáculo para la inclusión en el mismo plan de otros ferrocarriles a los que aquellos perjudicaran para este objeto, según el párrafo 1.º de este artículo.

Art. 17. El Estado, a partir del mes siguiente al del comienzo de la explotación de cada una de las secciones y por todo el plazo de concesión que resulte de la subasta, garantizará un interés que no podrá exceder del 5 por 100 anual del capital de establecimiento computado en la forma que determina el párrafo siguiente, en la inteligencia de que el déficit de la explotación, cuando los productos brutos no superen a los gastos en las liquidaciones anuales, seguirá siendo siempre, como hasta aquí, de cuenta exclusiva de los concesionarios.

El capital de establecimiento, cuyo interés garantiza el Estado, estará formado por el importe del presupuesto de ejecución material de las obras (incluído el valor del material móvil de las líneas), calculado con arreglo al proyecto aprobado por el Gobierno, aumentando en las partidas siguientes:

1.ª Uno por ciento del presupuesto de ejecución material para gastos imprevistos.

2.ª Uno por ciento del mismo presupuesto para seguros de obreros.

3.ª Cinco por ciento del mismo presupuesto para gastos de dirección y administración.

4.ª Tres por ciento del mismo presupuesto para gastos de escritura de concesión, de constitución de Sociedad, si los hubiere, y otros análogos.

5.ª Gastos de redacción del proyecto.

6.ª Gastos de tasación y confrontación del mismo; y

7.ª Nueve por ciento del presupuesto de ejecución material en concepto de intereses del capital adelantado, hasta el momento en que empiece la explotación.

Al tiempo de la ejecución de las obras se valorarán éstas y el material móvil a los precios fijados en el proyecto. Si el importe así deducido excediere al que figure en el presupuesto adjudicado, deberá tomarse éste como base para calcular el capital de establecimiento, que gozará de la garantía de interés; si, por el contrario, aquel importe fuese menor que el del presupuesto, se adoptará este importe como base para el cálculo de dicho capital.

Las Compañías podrán afectar a las obligaciones que emitan el interés del 5 por 100 que otorga el Estado, siempre que esta garantía se refiera a las líneas o trozos de línea abiertas a la explotación.

En ningún caso el Estado garantizará, sin acuerdo de las Cortes, interés de 5 por 100 a proyectos cuyo presupuesto medio de ejecución material de obra por kilómetro exceda en su coste de pesetas 250.000. No obstante, el Gobierno podrá otorgar la concesión siempre que el peticionario renuncie al exceso de garantía sobre la indicada cifra.

Art. 18. Si durante tres años consecutivos el producto líquido de la explotación excediese del 6 por 100, el concesionario reintegrará al Estado el importe de las cantidades recibidas en garantía del interés, mediante la entrega de la tercera parte del exceso que obtenga, a partir del cuarto año en que se haga la liquidación con un beneficio neto superior al 6 por 100.

Art. 19. Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro, se deducirán de los productos brutos por medio de una fór-

mula compuesta de tres términos, por lo menos, uno constante y los otros dos variables y proporcionales, respectivamente, al producto bruto kilométrico de la explotación, y al número total de kilómetros recorridos por los trenes circulados en cada año, referidos al kilómetro de línea en explotación.

Cuando lo requiera la naturaleza especial del tráfico, la fórmula podrá contener uno o dos términos más proporcionales, respectivamente, a las sumas de kilómetros recorridos por cada una de las toneladas de mercancías y por cada uno de los viajeros circulados durante el año por las líneas, referidas una y otra suma al kilómetro de línea en explotación.

El número de términos que en definitiva deberá contener cada fórmula y el valor que se asigne a los coeficientes, se fijarán por el Ministerio de Fomento oyendo al Consejo de Obras públicas.

La fórmula adoptada deberá figurar en el anuncio para la subasta de la concesión, y una vez otorgada ésta no podrá alterarse para la deducción de los gastos de explotación, mientras dure el compromiso entre el concesionario y el Estado.

Art. 20. Si diez años después de comenzar la explotación de una línea fuera necesario todavía que el Estado satisficiere, toda o parte de la garantía del interés, el Gobierno podrá nombrar un Delegado que intervenga en la dirección y explotación.

Este Delegado cesará en sus funciones tan luego como las línas produzcan, cuando menos, durante tres años un 5 por 100.

Art. 21. El Ministro de Fomento, por cuenta del Estado, así como cualquier particular o entidad, puede tomar la iniciativa para un estudio de alguna o algunas de estas líneas con objeto de determinar —en la forma que establezca el Reglamento de esta ley— las condiciones facultativas de construcción y de explotación y el presupuesto total de la obra.

Teniendo en cuenta las condiciones que se deduzcan de este estudio, el Ministro de Fomento, oído el Consejo de Obras públicas, abrirá un concurso para que puedan presentarse los proyectos de la línea en el plazo que determine en cada caso según la importancia de la obra.

El ancho de la vía entre los bordes interiores de los carriles será generalmente de un metro; pero cuando la poca importancia del tráfico probable y lo quebrado del terreno lo aconsejen, para satisfacer las prescripciones del párrafo anterior, podrán adoptarse otros anchos de vía que se consideren más convenientes al interés público.

El proyecto que en definitiva elija el Gobierno previo dictamen del Consejo de Obras públicas, con las modificaciones que juzgue conveniente introducir, servirá de base a la subasta de la concesión, que deberá anunciarse con la anticipación de dos meses, por lo menos, si la longitud de la línea no excede de 50 kilómetros; con tres meses cuando esté comprendida entre 50 y 100, y con cuatro meses si excede la de 100 kilómetros.

A la vez que la elección del proyecto, se determinarán los plazos en que hayan de comenzar y terminar las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma a que asciende el 1 por 100 del presupuesto de ejecución material, que deberá ser depositado para tomar parte en la subasta, consignándose estas condiciones en el anuncio correspondiente.

También se autoriza al Ministro de Fomento para subastar separadamente una o varias secciones de los ferrocarriles a que se refieren los artículos 15 y 35 cuando no estando en situación de aprobación la totalidad del proyecto lo esté alguna de sus partes, o cuando en la subasta de la totalidad no hubiese postores.

Art. 22. La subasta o concurso versará sobre el capital a garantir la cuantía del interés, los plazos de la concesión y la mejora del coeficiente de explotación.

El dueño del proyecto que haya servido de base a la subasta tendrá el derecho de tanteo en ésta, o el de que le sea aquél abonado por el concesionario, según tasación previamente verificada, que no podrá exceder de 500 pesetas por kilómetro.

Cuando el dueño del proyecto no hiciese uso del derecho de tanteo, podrán efectuarlo las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción de la línea.

No podrán ser expedidos los títulos de la concesión mientras el concesionario no garantice el cumplimiento de sus obligaciones, aumentando al efecto hasta el 5 por 100 del importe del presupuesto de ejecución material el depósito constituído para tomar parte en la subasta. Si dicho concesionario dejare transcurrir dos meses sin completar el depósito, se dejará sin efecto la adjudicación con pérdida de la fianza, y se anunciará de nuevo la subasta de la concesión por el término de cuarenta días.

El depósito del 5 por 100 será devuelto cuando estén ejecutadas obras cuyo valor sea el doble de su importe.

Art. 23. La tarifa general máxima de precios, así como las condiciones que habrán de regir en su aplicación, no podrán ser modificadas sin la aprobación del Gobierno.

Mientras el Estado abonare en todo o en parte el interés a que por la subasta se viere obligado, se reserva el derecho de fijar, oyendo al concesionario, las tarifas máximas para el transporte de minerales, aves, ganados, y en general de productos alimenticios, abonos y semillas.

Los concesionarios de estos ferrocarriles quedan sometidos a la revisión de las tarifas, con arreglo al artículo 49 de la ley general de 23 de Noviembre de 1877.

Art. 24. Se reservarán departamentos para la conducción de la correspondencia pública o se hará la tracción de un coche correo en los trenes, cuya marcha y composición, previa propuesta de las Compañías, fijará el Gobierno. Se someterá igualmente a la aprobación de éste la organización de todos los demás trenes. A todo lo largo de la línea la Compañía pondrá dos hilos telegráficos a la disposición exclusiva del Gobierno. Cada dos años, por lo menos, se revisarán la organización e itinerarios aprobados para todos los trenes

de la línea, debiendo recaer la aprobación del Ministro de Fomento en las modificaciones que las Compañías habrán de proponer para atender las exigencias del tráfico y la seguridad de la explotación.

Los servicios del Estado se prestarán con arreglo a la tarifa especial que habrá de figurar al efecto en el pliego de condiciones para la subasta de la concesión.

Art. 25. El Gobierno podrá autorizar la explotación una parte de la línea, aun cuando no se halle totalmente terminada, siempre que con ello no resulte comprometida la seguridad.

Art. 26. Cualquier ferrocarril de los comprendidos en el plan de los secundarios subvencionados con la garantía del interés podrá ser concedido en las mismas condiciones de las líneas no subvencionadas a que se refiere el capítulo III, siempre que así se solicite antes del anuncio de la subasta.

CAPÍTULO III

De los ferrocarriles secundarios sin garantía de interés por el Estado

Art. 27. Se considerarán ferrocarriles de esta clase, cualquiera que sea el ancho de la vía que se fije por el concesionario, los que se construyan y exploten sin ninguna subvención directa en metálico ni garantía de interés por el Estado.

Su concesión se otorgará por el Ministerio de Fomento con arreglo a esta ley; pero cuando implique la ocupación de terrenos del Estado o la expropiación forzosa del dominio privado o corporativo, se someterá a la aprobación de las Cortes.

Art. 28. Los concesionarios de estas líneas podrán fijar libremente sus tarifas, poniéndolas en conocimiento del Gobierno y dándolas publicidad con quince días de anticipación, por lo menos, a la fecha en que hayan de regir.

Estos ferrocarriles prestarán los servicios de Correos, Telégrafos, Teléfonos, conducción de presos y penados y otros transportes del Estado, con arreglo a una tarifa especial que se fijará en el pliego de condiciones de cada concesión.

El concesionario podrá organizar con toda libertad el servicio de trenes, sin perjuicio de lo que exija la seguridad del tránsito, pero sometiendo la composición y marcha de los correos a la aprobación gubernativa.

Art. 29. Para solicitar la concesión de estos ferrocarriles se dirigirá al Ministerio de Fomento una instancia, acompañada del proyecto de línea, que constará:

a) De una Memoria explicativa del objeto y ventajas de la obra y de las razones que abonan el trazado elegido.

b) De un plano y un perfil longitudinal de la línea.

c) De una sucinta relación de las obras de fábrica y edificios.

d) De una apreciación alzada del coste de establecimiento.

Cuando en la solicitud de concesión se pretenda alguno de los beneficios expresados en el art. 2.°, se acompañará también el documento que acredite el depósito, en garantía de la petición, del 1 por 100 del importe de la apreciación alzada de la obra.

Art. 30. En los casos en que se pretendan los beneficios indicados en el párrafo último del artículo anterior, al otorgarse cada concesión se fijarán los plazos de comienzo y término de las obras y la fórmula de progreso de éstas, o sea la cantidad de obra que deba ejecutarse en cada período, aumentándose el depósito hasta el 3 por 100 del presupuesto total, como fianza para cumplimiento de las cláusulas estipuladas.

Si el concesionario deja transcurrir treinta días desde que se le notifique la concesión sin completar dicho depósito, perderá la fianza prestada en garantía de su instancia y todos sus derechos a la concesión solicitada.

La garantía del 3 por 100 del presupuesto será devuelta cuando estén ejecutadas obras por el doble de su valor.

Art. 31. Queda el Gobierno facultado para otorgar a los ferrocarriles económicos concedidos con anterioridad, o cuya concesión estuviere tramitándose al promulgarse la presente ley, los beneficios que determina el art. 2.°, exceptuando la excepción de impuestos, siempre que los interesados se sometan a las obligaciones establecidas por esta misma ley para los ferrocarriles secundarios no subvencionados, sin que puedan obtener en caso alguno garantía de interés ni subvención de ningún género por el Estado.

CAPÍTULO IV

De los ferrocarriles estratégicos

Art. 32. Se consideran ferrocarriles estratégicos las líneas comprendidas con tal carácter en el plan mencionado en el art. 15 y las demás que se expresan en el 35. De unas y otras se publicará un plan como apéndice de la presente ley, el cual podrá ser modificado o ampliado por el Gobierno, previo informe del Consejo de Obras y de la Junta de Defensa Nacional.

Art. 33. El Gobierno, por propia iniciativa o a petición de cualquier particular o entidad, acordará la celebración de concursos para la presentación de proyectos de ferrocarriles estratégicos.

En el anuncio del concurso se determinarán, previo informe del Consejo de Obras públicas y de la Junta de Defensa Necional, el trazado general de la línea, los requisitos que han de reunir las obras y el material fijo, móvil y de tracción para la garantía de los servicios peculiares de estos ferrocarriles y las demás condiciones de los proyectos.

Servirá de base para la subasta el proyecto que apruebe el Gobierno como resultado del concurso, previo informe del Consejo de Obras públicas y de la Junta de Defensa Nacional.

Al aprobarse el estudio de cada línea, se fijarán los plazos en que hayan de comenzar y terminar las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma a que asciende el 1 por 100 del presupuesto, que deberá ser depo-

sitada para tomar parte en la subasta, consignándose estas condiciones en el anuncio.

Art. 34. El Consejo de Administración de las Compañías concesionarias de estos ferrocarriles se compondrá en todo tiempo de ciudadanos españoles con residencia en España.

Art. 35. El Gobierno abrirá desde luego, con arreglo a las prescripciones de esta ley, los concursos correspondientes para la presentación de proyectos de las siguientes líneas:

Primero. Una vía ancha desde Pontevedra a Rivadavia, pasando por Puente Caldelas, prolongación de la de Carril a Pontevedra.

Segundo. Las de un metro necesarias para enlazar Carril con El Ferrol, El Ferrol con Irún y Figaredo con León.

El Gobierno determinará los puntos de enlace de las antedichas líneas.

Tercero. Las de un metro que falten para completar las del mismo ancho en la costa Sur y Sureste, desde San Fernando a Cartagena, pasando por el campo de Gibraltar, Málaga y Almería por la costa.

Art. 36. Para la ejecución de lo dispuesto en los números 2.° y 3.° del artículo anterior, si el Gobierno lo considera conveniente, se utilizarán en todo o en parte las líneas de vía ancha construídas o en construcción, a fin de que pueda circular por ellas el material móvil de un metro de ancho, colocando al efecto un tercer carril o utilizando la explanación en la forma que sea preferible, previo convenio con las Compañías o concesionarios respectivos.

Art. 37. La subasta de la concesión de cada una de las líneas a que se refiere el art. 35 se anunciará inmediatamente después de haber sido aprobado el respectivo proyecto.

Art. 38. Serán aplicables a los ferrocarriles estratégicos las disposiciones de los artículos 13, párrafo 2.°, 17 al 20 y 22 al 25 de la presente ley.

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a ella.

ARTÍCULO ADICIONAL

La cantidad que anualmente haya de satisfacerse por la garantía de interés que establece la presente Ley no podrá exceder de 15 millones de pesetas.

El orden de prioridad para el pago de los intereses será el que resulte de las fechas de las Reales órdenes de concesión definitiva de las líneas.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Se publicará, con la fecha de la presente, una edición de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908, introduciendo en ella las modificaciones prescriptas en la primera.

El Ministro de Fomento redactará un nuevo Reglamento en armonía con la ley reformada.

Las prescripciones de esta ley no se aplicarán a aquellos proyectos que estuvieren oficialmente presentados en el Ministerio de Fomento antes de la fecha de su promulgación, los cuales quedarán sujetos a las disposiciones de la de 26 de Marzo de 1908 y artículos aplicables del Reglamento correspondiente.

Sin embargo, los peticionarios cuyos proyectos se hallen en el caso indicado en el párrafo anterior, podrán acogerse a las prescripciones de la presente ley, quedando dispensados de lo dispuesto en el art. 21 reformado, ateniéndose en su lugar a lo ordenado en el igual artículo de la ley de 26 de Marzo de 1908 y artículos aplicables del Reglamento.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a 23 de Febrero de 1912.—Yo el Rey.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset*.

Por el

REAL DECRETO de 12 de Agosto de 1912, se aprueba el

Reglamento provisional para la aplicación de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 23 de Febrero de 1912, que reformó la de 26 de Marzo de 1908

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.° Para los efectos de este Reglamento se considerarán como ferrocarriles secundarios y estratégicos, los de motor mecánico, definidos con tal carácter en el artículo 1.° de la ley de 23 de Febrero de 1912, cualquiera que sea el procedimiento que se aplique para la tracción.

Art. 2.° Los concesionarios de estos ferrocarriles, quedarán obligados a conservar por su cuenta las partes de carretera que utilicen, y que se especificarán en cada caso, y las demás obras y edificios cuyo aprovechamiento les haya sido otorgado en virtud de lo dispuesto en el art. 2.° de la ley.

El aprovechamiento por las Empresas concesionarias en beneficio propio del telégrafo y el teléfono para el servicio público, donde no hubiere telégrafo ni teléfono del Estado, se sujetará a las tarifas previamente aprobadas por el Gobierno, en la inteligencia de que dicho

aprovechamiento no exime, cuando se trate de líneas garantizadas por el Estado, de la obligación de instalar dos hilos a la disposición exclusiva del Gobierno, según previenen los artículos 24 y 38 de la ley.

Art. 3.° Todo el material móvil estará provisto de frenos continuos, señales de alarma, aparatos de calefacción y demás comodidades del material moderno de ferrocarriles, en relación con su destino.

Tanto antes como después de abierto un ferrocarril a la explotación, el concesionario estará obligado a obtener la aprobación previa del Ministerio de Fomento para los tipos de material fijo y móvil que se proponga adquirir, debiendo, al solicitar esta autorización, presentar los planos y descripción detallada de los modelos adoptados.

En la adquisición del material fijo y móvil destinado a la construcción y explotacion de estos ferrocarriles, se observarán los preceptos de la ley de Protección a la industria nacional, de 14 de Febrero de 1907, y los del Reglamento para su aplicación de 23 de Febrero de 1908.

Art. 4.° El precepto de domiciliarse en España y someterse a las leyes españolas consignado en el artículo 4.° de la ley, se entenderá igualmente aplicable, teniendo en cuenta lo prevenido en el art. 3.° de la misma, a las Compañías y Sociedades que por virtud de transferencias de los derechos de los primitivos concesionarios se constituyan para la construcción o explotación de las líneas.

Estas Compañías o Sociedades serán las únicas responsables ante la administración de todas las obligaciones contraídas por el primitivo concesionario.

Art. 5.° Los particulares y Compañías que para practicar estudios de ferrocarriles secundarios y estratégicos deseen disfrutar de ventajas y facilidades a que se refiere el art. 57 de la ley general de Obras públicas, deberán acudir al Ministerio de Fomento solicitando la correspondiente autorización, que les será concedida mediante fianza para responder de los perjuicios que con sus operaciones puedan causar. El importe de dichas fianzas se fijará teniendo en cuenta la importancia del proyecto y las circunstancias especiales del terreno que haya de atravesar el trazado. Será devuelto al solicitante cuando presente certificación de los Alcaldes de no existir reclamaciones por perjuicios causados.

La autorización se publicará en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines Oficiales* de las provincias interesadas.

Su alcance se limitará única y exclusivamente a otorgar al solicitante, como queda dicho, las ventajas que indica el art. 57 de la ley general de Obras públicas, y no será óbice para que el Ministerio conceda autorizaciones análogas para practicar el estudio de la misma línea, a otro u otros particulares o Compañías que las soliciten.

Al efectuarse el estudio de las líneas se cuidará muy especialmente de no omitir el cumplimiento de las prescripciones dictadas o que se dicten, en lo que se relaciona con las zonas de costas y fronteras, con las de las plazas de guerra y con las marítimas.

Art. 6.° El concesionario procederá en la ejecución de las obras, con arreglo a las condiciones de la concesión y bajo la inspección que corresponde a los Agentes del Gobierno, según determinan la ley general de Obras públicas y su Reglamento correspondiente.

Durante la ejecución no podrán introducirse en el proyecto aprobado variaciones ni modificaciones que no hubieran sido debidamente autorizadas, las cuales deberán tenerse en cuenta, cuando se trate de líneas subvencionadas, al efectuar la valoración de las obras, con arreglo a lo que determina el art. 17 de la ley, respecto al cálculo del capital de establecimianto del ferrocarril a que se ha de aplicar la garantía de interés.

Concluídas todas las obras el concesionario hará a sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano detallado del ferrocarril y todas sus dependencias; formará también un estado descriptivo de las estaciones, puente y demás obras de fábrica y edificios que se hubiesen construído, entregando a la Dirección general de Obras públicas un ejemplar de cada uno de los indicados documentos y del acta de amojonamiento, durante el primer año de explotación del ferrocarril.

Art. 7.° No podrá ponerse en explotación el todo o parte de un ferrocarril sin que preceda autorización del Ministerio de Fomento, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros del Gobierno encargados de la inspección, en que se declare que puede abrirse al tránsito público; acta que deberá remitir, con su propio informe, a la Superioridad el Gobernador de la respectiva provincia.

Art. 8.° Las Empresas concesionarias explotarán los ferrocarriles durante los años determinados por su concesión, con arreglo a las tarifas autorizadas y según las condiciones que se hubiesen estipulado para su aplicación. Las mismas Empresas formarán los Reglamentos necesarios para el buen servicio de sus líneas, sometiéndolos a la aprobación del Ministro de Fomento cuando afecten a la seguridad y regularidad de la explotación.

Los concesionarios quedan en libertad de elegir y separar el personal de todas clases para la construcción y explotación de las líneas, sin otras restricciones que las impuestas por las disposiciones que regulan en España el ejercicio de las distintas profesiones, por la ley y Reglamento de Policía de ferrocarriles vigente o por las disposiciones que se dicten en lo sucesivo.

La inspección de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, tanto durante la construcción como en el período de explotación, se ejercerá por las Divisiones de ferrocarriles, a excepción de los que se construyan en las islas Baleares y Canarias, que se desempeñará por los Ingenieros Jefes de Obras públicas de la provincia respectiva. Los funcionarios de la Inspección tendrán derecho a circular libre y gratuitamente por las líneas.

Los concesionarios abonarán al Estado por concepto

de inspección, anualmente y por kilómetro de línea, 50 pesetas durante la construcción y 100 en el período de explotación, si se trata de un ferrocarril otorgado con arreglo a las disposiciones de los capítulos 2.º y 4.º de la ley, y 30 y 60 pesetas, respectivamente, cuando el ferrocarril sea de los comprendidos en el capítulo 3.º

La explotación de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, en tanto no se dicten disposiciones especiales para dichas vías, quedará sujeta a los preceptos establecidos para garantizar la seguridad y regularidad de la circulación de los ferrocarriles de la red principal o de servicio general.

Art. 9.º Las Empresas estarán obligadas a conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de cuenta de las mismas todos los gastos de conservación y reparación, tanto ordinarios como extraordinarios.

El ferrocarril será considerado y guardado en la forma que para cada caso determine el Ministerio de Fomento y los guardas que al efecto nombren las Empresas concesionarias disfrutarán de las mismas prerrogativas que los peones camineros de las carreteras del Estado, con tal que lleven un distintivo especial que acordará cada Empresa y que deberá usarse en todos los actos del servicio.

Art. 10. El expediente de caducidad de una concesión deberá promoverse de oficio y bajo su más estrecha responsabilidad ante el Ministerio de Fomento, por los agentes del Gobierno, encargados de la inspección de las obras, objeto de aquélla, tan pronto ocurra cualquiera de los casos previstos en el art. 7.º de la Ley o de los comprendidos en el 36 de la ley de Ferrocarriles de interés general, en virtud de lo dispuesto en el 14 de la de Ferrocarriles secundarios y estratégicos; pero si los expresados funcionarios faltasen al cumplimiento de este precepto, podrá solicitarse la caducidad por cualquier entidad o Corporación revista o no carácter oficial.

El funcionario, Corporación o particular que considere llegado el caso de caducidad, acudirá al Ministro de Fomento expresando razonadamente los fundamentos de la reclamación.

Se pasará este documento al concesionario, para que en el término de quince días conteste a los cargos que se le hagan, y si resultasen méritos para continuar el procedimiento, se abrirá una información por término de treinta días, que instruirán los Gobernadores de las provincias interesadas, y en que será oída previamente la División de Ferrocarriles correspondiente y la Diputación provincial, remitiéndose después las diligencias al Ministerio por aquellas autoridades con su propio informe.

Se pasará de nuevo el expediente al concesionario, dándole un plazo, que no podrá exceder de treinta días, para que exponga en su defensa cuanto considere del caso, y después se oirá al Consejo de Obras públicas y a la Comisión permanente del Consejo de Estado, resolviendo, en vista de todo, el Ministro de Fomento lo que entienda procedente.

Esta resolución pondrá término al expediente en la vía gubernativa, sin otro recurso que el contencioso-administrativo, dentro de los plazos legales.

Art. 11. Así que una concesión se declare definitivamente caducada, y caso de que existan obras ejecutadas, el Ministro de Fomento, en término de ocho días, designará el Ingeniero de Caminos al servicio del Estado que ha de verificar la valoración de aquéllas, invitando al propio tiempo al exconcesionario a que en el término de otros quince días nombre perito que le represente en la tasación, advirtiéndole que si dejase de hacerlo se entenderá que otorga su representación al Ingeniero a quien se ha conferido la del Estado.

Art. 12. Si el ferrocarril cuya concesión ha sido caducada no hubiese llegado a abrirse a la explotación, la tasación se practicará valorando los terrenos adquiridos, obras ejecutadas y los materiales de construcción y explotación acopiados a pie de obra, a los precios del proyecto que sirvió de base a la concesión, agregando, para los ferrocarriles con garantía de interés, íntegramente las partidas 4.ª, 5.ª y 6.ª de las que con carácter adicional establece el artículo 17 de la Ley, y la parte proporcional correspondiente de las partidas restantes de dicho artículo y reduciendo el importe total que así se obtenga proporcionalmente a la rebaja hecha en la subasta sobre el capital a garantir.

Si el ferrocarril se hallase ya en explotación, la tasación se basará en los productos líquidos que rinda, teniendo en cuenta su probable aumento o disminución en un plazo prudencial; en el tiempo durante el cual el futuro concesionario podrá disfrutar tales productos o sea el número de años de duración que resten a la concesión y en el estado de las obras como elemento influyente en los desembolsos que habrá de hacer el concesionario para mantener la explotación en buenas condiciones.

A la tasación se unirá en todos los casos una Memoria explicativa de los procedimientos seguidos y operaciones ejecutadas para verificar aquélla, acompañando asimismo los planos y dibujos necesarios para la completa inteligencia del asunto.

Si hubiese divergencia entre el Ingeniero del Estado y el representante del exconcesionario respecto a la tasación, cada uno de aquéllos redactará por separado una Memoria haciendo constar los extremos acerca de los cuales exista la disidencia y los fundamentos en que ésta se apoye.

Se oirá después sobre la medición y valoración y sobre las reclamaciones del exconcesionario, en su caso, el dictamen del Consejo de Obras públicas, y el ministro resolverá lo que estime procedente.

Art. 13. Del importe así obtenido se deducirán los auxilios prestados al concesionario por el Estado, las provincias o los Municipios, en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores, y la cantidad resultante será la que sirva de base para la aplicación de los artículos 9.º y 10 de la Ley.

Art. 14. A instancia del concesionario podrá el Ministro de Fomento, previo informe del Consejo de

Obras públicas, otorgar una prórroga de los plazos fijados en la concesión para dar principio o ejecutar una parte o la totalidad de las obras, si lo encuentra justificado y siempre que el motivo de la falta de cumplimiento por parte del concesionario, no sea alguno de los enumerados en el párrafo tercero del art. 11 de la Ley; pero nunca la prórroga podrá exceder de la tercera parte del tiempo señalado en la concesión para el plazo respectivo. Para concederlas de mayor amplitud u otorgar otras nuevas, será indispensable una ley.

Art. 15. Podrá igualmente el Ministerio de Fomento otorgar al concesionario por un sola vez, un plazo prudencial, que nunca podrá exceder de seis meses, para que subsane las deficiencias que se observen en una línea cuya explotación no se ajuste a los términos prescriptos en el pliego de condiciones de la concesión.

Art. 16. En todos los casos, terminadas que fueran las prórrogas o los plazos otorgados al concesionario para colocarse en situación legal, sin que aquél hubiese cumplido sus compromisos, se decretará la caducidad de la concesión.

Art. 17. El día en que expire el término de una concesión, la empresa concesionaria hará la entrega formal del camino, su material y dependencias, según las condiciones estipuladas, a quien el Ministro de Fomento designe, mediante inventario detallado y con arreglo a las instrucciones especiales que se dicten al efecto.

De la entrega se levantará acta, que firmarán el representante del Ministro y el concesionario. El acta se remitirá al Ministro, sin cuya aprobación no se tendrá por válida la entrega. La referida aprobación no podrá recaer sino después de oído el Consejo de Obras públicas.

Tres años antes del término legal de una concesión, el Ministro de Fomento designará un Ingeniero o una Comisión de Ingenieros, para que verifique el reconocimiento general de la línea y de todas sus dependencias, así como el del material móvil de todas clases que el concesionario debe entregar en buenas condiciones según los párrafos anteriores y a los efectos del artículo de la ley.

CAPITULO II

De los ferrocarriles secundarios con garantía de interés por el Estado

Art. 18. Se considerarán como ferrocarriles secundarios de esta clase, los comprendidos con tal carácter en el plan formado por la reunión de los que se citan en el art. 15 de la Ley y los que se adicionan por virtud de lo dispuesto en su art. 16, con la limitación especial de garantía que para éstos se consigne.

Art. 19. Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetros, se deducirán de los ingresos brutos y de los diferentes elementos que en cada caso proceda tener en cuenta, por medio de una fórmula de tres o más términos, que se sujetará en todos sus detalles a los preceptos establecidos en el art. 19 de la Ley, en la inteligencia de que la proporcionalidad a que se hace referencia en los dos primeros párrafos de dicho artículo para los términos variables, puede o no ser lineal o de primer grado, según convenga al propósito fundamental de que la fórmula se amolda todo lo posible a la realidad.

Los diferentes términos de la fórmula, que se fijarán por el Ministro de Fomento, oyendo al Consejo de Obras públicas, se podrán modificar en la licitación, sustituyendo por otros sus coeficientes numéricos, de modo que en definitiva resulten disminuídos los gastos de explotación, o, lo que es equivalente, mejorado el coeficiente de explotación, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 22 de la Ley. Una vez otorgada la concesión no podrá alterarse por ningún motivo ni con pretexto alguno la fórmula aceptada en la subasta.

El producto líquido kilométrico se obtendrá restando del producto bruto el gasto de explotación, calculado por la fórmula a que se refiere el párrafo anterior.

Art. 20. Cuando el producto líquido así determinado no llegue al tanto por ciento estipulado en la concesión, como interés garantizado del capital de establecimiento, deducido en la forma que determinan el art. 17 de la Ley y el 38 de este Reglamento, el Gobierno abonará al concesionario la cantidad necesaria para completar dicho tanto por 100, con la salvedad de que en ningún caso se podrá incluir en la cantidad citada el déficit que arroje la explotación cuando los productos brutos sean inferiores a los gastos, de acuerdo con lo que se dispone en el párrafo 1.° del citado art. 17 de la Ley.

Si el producto líquido llegase al expresado tanto por ciento o excediese de él, el Gobierno no abonará cantidad alguna al concesionario; pero éste tendrá derecho a percibir el rendimiento íntegro, mientras no exceda del 6 por 100 del capital garantizado durante tres años consecutivos. Rebasado dicho tanto por 100, el Estado recibirá del concesionario, a partir del cuarto año, la tercera parte del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que hubiese entregado, cualquiera que fuese el plazo necesario para completar el reintegro.

Art. 21. El Estado se reserva el derecho de inspeccionar la recaudación de los productos del ferrocarril y de comprobar sus resultados.

El Ministro de Fomento determinará la forma en que los concesionarios han de dar conocimiento de dichos ingresos, los modelos de las cuentas que deban presentar, y los justificantes que las hayan de acompañar.

El concesionario, siempre que sea requerido por la Inspección facultativa, estará obligado a presentar los libros, registros, correspondencia y demás documentos de contabilidad y explotación que sea necesario comprobar para la verificación de las cuentas de ingresos o para la exacta aplicación de la fórmula de gastos.

Art. 22. La liquidación de las cantidades que el Estado deba abonar a los concesionarios o que éstos hayan de ingresar en el Tesoro por vía de reintegro, como consecuencia de los resultados de la explotación de cada año, se practicará por las Divisiones de Ferroca-

rriles, con audiencia del concesionario, durante el mes de Enero inmediato, teniendo en cuenta las observaciones de aquél y los datos relativos a los productos brutos de la anualidad anterior, que deberá obrar en poder de la División respectiva, como resultado de su inspección.

Las expresadas Divisiones expedirán, bajo su responsabilidad, un certificado de los resultados de la liquidación, y los remitirán durante dicho mes de Enero al Ministerio de Fomento, que previo su examen y aprobación, si procede, mandará expedir el oportuno libramiento a favor del concesionario, o pasará aviso al Ministerio de Hacienda de la cantidad que aquél deba ingresar en el Tesoro, según el caso.

Los libramientos a favor del concesionario se expedirán dentro del primer trimestre de cada año, y en igual plazo se ingresarán en el Tesoro las cantidades que corresponda abonar al concesionario por vía de reintegro.

Las liquidaciones relativas a las fracciones de año que puedan resultar se practicarán la primera vez por el período transcurrido desde la apertura de la línea o de sus secciones a la explotación hasta 31 de Diciembre siguiente, y la última desde 1.° de Enero hasta las fechas en que termine la garantía, realizándose en estos casos las liquidaciones durante el mes siguiente.

Art. 23. El cargo de Delegado a que se refiere el artículo 20 de la ley habrá de recaer precisamente en un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Al efectuar su nombramiento se fijará la gratificación que haya de disfrutar en el desempeño de esta Comisión extraordinaria, que será abonada por el ferrocarril intervenido.

Por virtud de su cago formará parte del Consejo de Administración del ferrocarril y tendrá derecho a intervenir todos los servicios, con especialidad los que estén inmediatamente relacionados con la recaudación de productos y aplicación de la fórmula de explotación.

Art. 24. Cuando algún particular o entidad tome la iniciativa para el estudio de alguno o algunos de los ferrocarriles secundarios con garantía de interés deberá presentar en el Ministerio de Fomento un anteproyecto, en el que, partiendo de la base de tanteos bien definidos en un plano de la zona, se razonen y determinen las principales condiciones técnicas a que deba obedecer el trazado, establecimiento y explotación de la línea teniendo en cuenta las condiciones del terreno y las exigencias del tráfico probable y se calcule alzadamente el presupuesto general de ejecución del ferrocarril, incluyendo el material móvil.

Dicho anteproyecto constará fundamentalmente de los siguientes documentos: Memoria, plano y perfil generales y presupuesto aproximado.

En la Memoria se justificará detenidamente:

1.° El ancho que se ponga para la vía, de acuerdo con el criterio establecido en el párrafo tercero del artículo 21 de la Ley, según el cual pueden admitirse anchos inferiores a un metro y también superiores a esta magnitud, cuando atendidas todas las circunstancias se considere más ventajoso, por tratarse de líneas que se desarrollen en terrenos relativamente fáciles y que tengan que enlazar con ferrocarriles de igual ancho.

2.° Las condiciones técnicas del trazado, esto es, radio mínimo, alineación, recta mínima entre curvas en sentido contrario, máxima inclinación de rasantes, elección de la zona de trazado y disposición de conjunto que ha de ofrecer el perfil longitudinal de la línea para salvar las divisorias, y en general los accidentes principales del terreno, en condiciones que armonicen lo mejor posible la economía de la construcción con las conveniencias de la explotación y del tráfico.

3.° Las disposicionas o elementos de carácter excepcional que pueda requerir la línea.

4.° Las valoraciones que figuren en el presupuesto alzado, para las cuales se partirá en general de datos de reconocida aplicación, sin perjuicio de calcular directamente ciertos elementos de ella, cuando se juzgue necesario o conveniente.

5.° Rendimientos que deben esperarse de la línea, deducidos de un estudio sobre la naturaleza e intensidad del tráfico probable.

En el plano general se representará el terreno por curvas del nivel debidamente acotadas y con las indicaciones corrientes en esta clase de dibujos, abarcando con la amplitud necesaria la zona o zonas en que racionalmente pueda desarrollarse el trazado.

Las diferentes soluciones se señalarán en el plano con distintos colores, limitando, si se quiere, su representación a las de sus trazas poligonales, incluso para la que se proponga como definitiva.

Art. 25. Informado el anteproyecto, previo reconocimiento del terreno por la División de ferrocarriles, y oído el parecer del Consejo de Obras públicas, el Ministro de Fomento fijará en definitiva las condiciones principales, tanto facultativas como económicas, a que deberá satisfacer el proyecto definitivo de la línea.

El Ministro de Fomento abrirá inmediamente un concurso para la presentación de proyectos con sujeción a las bases establecidas, marcando el plazo para la presentación de los proyectos.

El anuncio de este concurso con sus condiciones se insertará en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines Oficiales* de las provincias interesadas.

Art. 26. Los documentos de que deberán constar los proyectos serán los que se determinan en el art. 6.° del Reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, y se redactarán con arreglo a las siguientes prescripciones:

1.° La Memoria comprenderá la descripción y justificación:

Del trazado, acompañando estados de alineaciones y rasantes con expresión del radio de las curvas.

De las obras de mayor importancia: túneles, puentes, viaductos, muros, pasos superiores e inferiores, casillas de guardas, etc., etc.

De las estaciones: emplazamiento, disposición general, distribución de vías, edificios de viajeros, andenes, retretes; muelles, cocheras, almacenes, depósitos de agua y demás.

De la vía: tipo y peso del carril, dimensiones y dis-

tribución de las traviesas, sistema de clavazón o sujeción, cambios, agujas, discos y señales, enclavamientos, etc., etc.

Y finalmente, del material móvil de tracción y de transporte: número y tipo de locomotoras que se proponga, tanto de viajeros como de mercancías, de coches para viajeros, furgones, vagones, plataformas y demás.

Comprenderá también la justificación de los precios que en el presupuesto se asignen a las diversas unidades de obra, y los de peaje y transporte que se propongan en las tarifas para la explotación del ferrocarril.

2.º Entre los planos figurarán: el plano y perfil longitudinal generales para toda la línea; el plano parcial y el perfil longitudinal de cada trozo y los transversales correspondientes en número suficiente para que el terreno quede definido con la exactitud necesaria, consignándose su clasificación. Se incluirán también planos y secciones de las obras de fábrica y demás, con los detalles y acotaciones necesarias para justificar la cubicación de sus distintos elementos que figure en el presupuesto.

3.º En el pliego de condiciones se hará la descripción de las obras y se detallarán los requisitos a que han de satisfacer los materiales que se empleen en las mismas, así como todo lo referente a su mano de obra y empleo en los trabajos.

4.º El presupuesto contendrá todos los detalles de cubicación, los precios de aplicación y demás datos necesarios para dar a conocer el coste total del ferrocarril.

Todos estos documentos se redactarán con arreglo a los formularios que en la actulidad rigèn para formación de proyectos de ferrocarriles o a los que se prescriban en lo sucesivo, cuidando siempre como condición precisa, que resulten perfectamente determinados todos los elementos de la línea, sin dejar ninguno para la época de la construcción.

El eje de la línea deberá quedar igualmente bien definido por referencias a puntos fijos del terreno, para facilitar su replanteo y confrontación.

Art. 27. A los documentos expresados en el artículo anterior, que son los que constituyen el proyecto en su parte técnica, se agregarán los siguientes:

1.º La tarifa detallada de los precios máximos de peaje y transporte de viajeros y mercancías, acompañada de las condiciones para su aplicación.

2.º Datos estadísticos acerca del movimiento probable por el ferrocarril proyectado, calculando, en vista de tales datos y de la aplicación de la tarifa, las utilidades que podrá reportar la obra, y

3.º Propuesta, debidamente razonada, de la fórmula de que trata el art. 19 de este Reglamento, por la que se han de calcular los gastos anuales de explotación por kilómetro.

Art. 28. Los proyectos se presentarán en la Dirección General de Obras públicas, la cual dará recibo a los interesados, haciendo constar el día y la hora en que los hubiesen entregado, y este recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente, pero entendiéndose que la prioridad corresponderá siempre de derecho a la entidad o particular que presentó el anteproyecto anterior al concurso, si acude a éste, cualquiera que sea la fecha de presentación del proyecto definitivo dentro del plazo señalado.

Art. 29. Transcurrido el plazo señalado para el concurso se remitirá el proyecto o proyectos presentados al Ingeniero Jefe de la División o de la provincia, según el caso, para que proceda a su revisión, la cual deberá comprender dos partes: confrontación sobre el terreno, con el fin de cerciorarse tanto de la exactitud de los datos que contenga como de la conveniencia del trazado y de las obras que se proponen, y examen analítico de todos los documentos del proyecto, comprobando sobre todo la exactitud de las cifras que figuren en el presupuesto para cada clase de unidades de obra, y si los precios que a estas unidades se asignan están debidamente justificados.

Los gastos que ocasionen las operaciones de la confrontación serán de cuenta de los peticionarios, que deberán consignar el importe respectivo, con arreglo a lo que dispone la vigente Instrucción sobre abono de indemnizaciones al personal de Obras públicas, antes de emprender las operaciones, entendiéndose que para los efectos de estos gastos se considerarán como una sola operación las confrontaciones del anteproyecto y proyecto definitivo presentados por la entidad o particular que haya tomado la iniciativa para el estudio.

Del resultado de las confrontaciones, así como de las demás circunstancias de cada proyecto, de su comparación y de su orden de preferencia, dará cuenta el Ingeniero Jefe en un razonado dictamen que remitirá al Gobernador respectivo, a no ser que por razones especiales estime indispensable elevarlo previamente a la Dirección General de Obras públicas.

Art. 30. Se procederá después a una información pública, que dirigirá el Gobernador de la provincia, exponiendo al público los proyectos y admitiéndose reclamaciones de los particulares, durante el plazo improrrogable de veinte días. Se oirá después y sucesivamente el parecer del Ingeniero Jefe de Obras públicas y de la Diputación provincial o su Comisión permanente, concediéndose a cada uno de ellos el mismo plazo de veinte días, para dictaminar sobre las circunstancias generales del proyecto o proyectos presentados, informando desde el punto de vista administrativo los diferentes trazados y señalando el orden de preferencia en que a su juicio deban ser considerados, por lo que afecten a los intereses generales de la comarca.

En el término de otros veinte días remitirá el Gobernador los proyectos, con los resultados de la información y con su propio dictamen a la Dirección General de Obras públicas, para su ulterior tramitación.

Cuando el trazado afecte a varias provincias, se podrá hacer simultáneamente en todas ellas la informaaión a que se refiere el párrafo anterior, siempre que los peticionarios presenten número suficiente de ejemplares del proyecto.

El Ministro de Fomento, después de oir al Consejo de Obras públicas, decidirá en definitiva sobre el proyecto que deba ser preferido en primer término.

Si éste llenase todas las condiciones, será aprobado sin más trámites, devolviéndose los demás proyectos a sus respectivos autores, que no tendrán derecho a reclamación ni indemnización de ninguna especie; pero si del expediente resultase la necesidad o la conveniencia de que el proyecto en primer término preferible sea modificado, se devolverá a su autor para que haga las reformas oportunas, dentro del plazo que se le señale al efecto, y si así no lo efectuase se considerará desechado el proyecto y se acudirá al autor del segundo proyecto en orden de preferencia, y así sucesivamente.

En igualdad de circunstancias, siempre será preferido el proyecto que hubiese adquirido el derecho de prioridad, con arreglo a lo que se determina en el artículo 28 de este Reglamento. Se exigirá en todo caso, como condición indispensable para la aprobación y elección definitiva del proyecto, que su autor acepte la obligación de modificarle en la forma que le fuere ordenado por la Administración, si llegada la época de subastar la concesión hubiese transcurrido un plazo de más de cinco años, desde la fecha en que fué aprobado el referido proyecto.

Art. 31. Elegido y aprobado el proyecto, se procederá a su tasación y a la del anteproyecto que sirvió de base al concurso, con arreglo a lo prevenido en el artículo 35 del Reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, teniendo en cuenta que el precio máximo de 500 pesetas por kilómetro que fija el artículo 22 de la Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos debe entenderse qué se refiere exclusivamente a los gastos de formación del proyecto propiamente dicho, sin incluir en ellos los de confrontación y tasación ni los del anteproyecto.

La suma de los gastos de redacción del proyecto y anteproyecto citados y la de los gastos de tasación y confrontación, constituirán las partidas 5.ª y 6.ª, de las que determina el art. 17 de la Ley, con el carácter de adicionales al presupuesto de ejecución material de las obras, para deducir el capital de establecimiento del ferrocarril.

Si el dueño del proyecto que haya servido de base a la subasta no fuese el concesionario, le serán abonados por éste, en el plazo de dos meses, contados a partir de la fecha de la concesión, los gastos de redacción de dicho proyecto y los de confrontación y tasación. Asimismo, y en igual plazo, serán reintegrados a su dueño por el concesionario los gastos semejantes del anteproyecto.

Art. 32. Aprobado el proyecto de una línea se podrá proceder a la subasta de la concesión, que se anunciará con la anticipación de dos meses, por lo menos, si la longitud de la línea no excede de 50 kilómetros, de tres meses cuando esté comprendida entre 50 y 100 y de cuatro meses si excede de 100 kilómetros, según se dispone en el art. 21 de la Ley.

En el anuncio de la subasta se hará constar:

1.° El capital, cuyo interés al 5 por 100 como máximo, garantiza el Estado;

2.° Las demás subvenciones ofrecidas por las Diputaciones, Ayuntamientos o particulares, si las hubiere;

3.° La fórmula por medio de la cual se deducirán en su día los gastos de explotación;

4.° Los plazos en que haya de darse principio y término a las obras y la fórmula de progreso de éstas;

5.° Las tarifas especiales que se han de aplicar a los servicios del Estado;

6.° El importe del 1 por 100 del presupuesto de ejecución material, que se ha de depositar previamente para tomar parte en la subasta o ejercer el derecho de tanteo.

Art. 33. La concesión se otorgará al mejor postor, y la licitación versará sobre disminución del capital cuyo interés se garantiza, cuantía del interés, disminución del plazo de la concesión y modificación de los coeficientes de la fórmula por la que se han de calcular los gastos de explotación, en forma que resulten éstos aminorados.

Se considerará como mejor proposición aquella por la cual se obtenga el menor valor en la diferencia que resulte, restando del importe total de las cantidades que hayan de abonarse en concepto de garantía de interés, durante todo el tiempo que se proponga para la concesión, el total de los ingresos que representarán para el Estado los productos líquidos de la línea, durante el número de años en que se anticipe la reversión legal, es decir, aquella proposición que conduzca al menor valor de D en la fórmula:

$$D = (C.\ i. - (p-g))\ a - (p-g)\ (99-a) = C.\ i.\ a - 99\ (p-g),$$

en la cual:

C es el capital a garantir que se proponga,

i el tanto por 100,

p la cifra admitida interinamente a la aprobación del proyecto que sirve de base a la subasta, como expresión del producto bruto total de la línea.

g los gastos deducidos por la fórmula de explotación de que trata el art. 19, aplicando los coeficientes numéricos correspondientes a cada proposición y dando a las variables, producto bruto, tren kilómetro, viajero kilómetro y tonelada kilómetro, los valores admitidos como probables al aprobar el proyecto, y por último

a el número de años que se proponga para la duración de la concesión.

En el caso de que varias proposiciones condujesen al mismo resultado, se dará la preferencia a la que exija el abono de menor cantidad anual en concepto de garantía de interés.

Art. 34. A toda modificación de las tarifas legales que trate de llevarse a efecto como consecuencia de lo dispuesto en el art. 23 de la Ley, habrá de preceder una información en que se oiga precisamente a la Empresa concesionaria, a las Cámaras de Comercio y Diputaciones de las provincias que atraviese el ferrocarril, al In-

geniero Jefe de la División, a los Gobernadores y al Consejo de Obras públicas.

Terminada la información se determinarán por medio de un Real decreto las modificaciones que deban hacerse en las tarifas; y si la Empresa concesionaria no consintiere la reducción, se presentará por el Ministro de Fomento a las Cortes el oportuno proyecto de ley para llevarlo a efecto y determinar los medios de garantizar al concesionario los productos totales del año anterior al de la revisión y el aumento progresivo que los rendimientos del ferrocarril hubiesen tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año, siempre que los productos líquidos del ferrocarril excedan de la cantidad que represente el interés del capital garantizado en la concesión y teniendo en cuenta los reintegros a que se refiere el art. 18 de la Ley.

Las tarifas generales y toda modificación que se introduzca en ellas, requieren la aprobación previa y expresa del Ministro de Fomento.

Las tarifas especiales requieren también para ser aplicadas, la aprobación expresa y previa del Ministro de Fomento, que podrá retirarla, si así lo juzga conveniente, cuando la tarifa haya regido por lo menos un año.

Art. 35. La marcha y composición del tren correo se someterá a la aprobación de la Dirección general de Obras públicas, con la conformidad de la de Correos y Telégrafos.

Los demás trenes se organizarán en forma tal, que la explotación se realice en las condiciones que se determinan en los artículos 6.º y 24 de la Ley, y a estos efectos se someterá a la aprobación de la Dirección general de Obras públicas, con la anticipación conveniente, toda modificación que se trate de introducir en la composición y marcha de dichos trenes.

Art. 36. Cuando el Ministro de Fomento haga uso de la autorización que le concede el último párrafo del art. 21 de la Ley, para subastar separadamente una o varias secciones de los ferrocarriles que en él se mencionan, será trámite previo indispensable que se desglosen del proyecto de la totalidad, la sección o secciones que se hayan de subastar por separado, de modo que queden éstas definidas con la independencia y requisitos necesarios.

A este fin, si la subdivisión del proyecto obedece a no estar en condiciones de aprobación su totalidad, el Ministro de Fomento invitará a los peticionarios de los proyectos que estime convenientes a que realicen los desgloses necesarios, y si la subdivisión proviene de la falta de postores en la subasta, la invitación se dirigirá al dueño del proyecto subastado. En ambos casos, los proyectos resultantes no se podrán subastar sin que sean informados previamente por el Consejo de Obras públicas.

Una vez aprobado el proyecto o proyectos de las secciones, se procederá, si se trata del primero de los casos indicados en el párrafo anterior, a la tasación de dichos proyectos, con arreglo a lo dispuesto en el art. 31 de este Reglamento, computando y agregando a cada uno de ellos los gastos respectivos de desglose, y si se trata del caso segundo, a la revisión de la tasación hecha del proyecto de la totalidad, para repartir su importe equitativamente entre los proyectos de las secciones, agregando asimismo los gastos de desglose que a cada uno de éstos corresponda.

Los gastos de confrontación y tasación del proyecto de la totalidad se repartirán, a los efectos del art. 31 antes citado, proporcionalmente a las longitudes de los trayectos parciales en que quede aquél dividido.

Si los peticionarios se negasen a hacer por su cuenta los desgloses de que se trata y el Ministro de Fomento creyera conveniente realizar estas operaciones por cuenta de la Administración, perderán aquéllos el derecho de tanteo en las subastas que se celebren, conservando sólo el de ser reintegrados por los concesionarios de los gastos de redacción, tasación y confrontación de los proyectos de su propiedad, pero únicamente en la parte de dichos gastos que corresponda a cada uno de los proyectos parciales que se subasten.

Por último, si los desgloses no se realizan por los peticionarios ni por el Gobierno, transcurrido un plazo de dos años se declarará nulo todo lo actuado, y libre de nuevo la iniciativa particular para la presentación de otros proyectos, a cuyo fin el Ministro de Fomento determinará si la línea incluída en el plan debe o no considerarse desglosada definitivamente.

Art. 37. Llegada la época de la construcción, y a los efectos del penúltimo párrafo del art. 17 de la Ley, cuidará la División de ferrocarriles encargada de la inspección de la línea de llevar, conforme se ejecuten los trabajos, nota detallada de las fundaciones y demás partes inaccesibles de las obras, con objeto de facilitar las valoraciones que han de hacerse al abrir al público cada sección, para determinar su capital de establecimiento.

A este efecto, a los dos meses de abierta al público cada sección, formará la División y remitirá al Ministro de Fomento una relación, valorada a los precios del proyecto aprobado, de la obra ejecutada en dicha sección y del material móvil adquirido. Al total que arroje la relación se agregarán las partes alícuotas correspondientes de las partidas adicionales 1, 2, 3, 4 y 7 a que se refiere el art. 17 de la Ley y la fracción, proporcional a la longitud de la sección, de las partidas 5 y 6.

Esta relación se comparará con la semejante que se obtenga de los datos del proyecto aprobado, y la que resulte de menor valor se tomará como expresión del capital de establecimiento para los efectos de la garantía de interés en dicha sección.

Art. 38. Mientras la línea no se haya abierto al público en su totalidad, se irán sumando los capitales de establecimiento de las distintas secciones, deducidos como se expresa en el artículo anterior, para calcular el importe del interés garantizado en cada momento, pero para obtener los productos líquidos se restará del producto bruto de las distintas secciones, el gasto que resulte aplicando la fórmula correspondiente al conjunto de dichas secciones. Las diferencias entre los intere-

ses garantizados y los productos líquidos serán las cantidades que el Estado debe abonar a los concesionarios y se liquidarán anualmente en forma análoga a como se determina en el art. 22 de este Reglamento.

Terminada la línea por completo, se rectificará el cálculo del capital de establecimiento garantizado y se procederá como prescriben los artículos 19 a 23 de este Reglamento, hasta llegar al momento en que deba revertir al Estado la primera sección abierta al servicio público, a partir del cual se calcularán de nuevo las cantidades que se hayan de satisfacer en concepto de garantía de interés o las que deba reintegrar el concesionario, con sujeción a lo que se previene en el párrafo primero de este artículo.

CAPÍTULO III

De los ferrocarriles secundarios sin garantía de interés por el Estado.

Art. 39. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta clase se dirigirá al Ministro de Fomento una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, que constará de los cuatro documentos que especifica el artículo 29 de la ley, y además de las tarifas que el peticionario se proponga establecer para el uso del ferrocarril.

Del proyecto se presentarán por lo menos dos ejemplares.

Los autores de los proyectos, al efectuar el estudio de los trazados, cuidarán muy especialmente de no omitir el cumplimiento de las prescripciones dictadas o que se dicten, en lo que se relaciona con las zonas de costas y fronteras, con las de las plazas de guerra y con las marítimas.

Cuando se proyecte ocupar alguna extensión de dominio público, aprovechar obras del Estado, de la provincia o del Municipio, o gozar de la exención del impuesto sobre viajeros o mercancías, se agregará también el documento que acredite haber depositado en garantía de la petición el 1 por 100 del importe de la apreciación alzada de la obra, y si se pretendiere hacer uso del derecho de expropiación forzosa, se acompañará además una relación por términos municipales de los propietarios cuyas fincas hubieren de ser ocupadas; dicho depósito del 1 por 100 quedará a beneficio del Estado en el caso de que el peticionario rehusare la concesión en las condiciones mismas de su propuesta sin alteración alguna por parte de la Administración.

Art. 40. Uno de los ejemplares del proyecto se remitirá al Ingeniero Jefe de la División, para que proceda a su confrontación y para que informe sobre su resultado y sobre la conveniencia del trazado y de las obras que se proponen, desde el punto de vista técnico y en cuanto puedan afectar a los intereses generales de la región, remitiendo dicho informe al Gobernador de la provincia. Los gastos de confrontación serán de cuenta del peticionario.

Si no se solicitase la ocupación de terrenos o de obras del Estado, de las provincias o de los Municipios, el Ministro de Fomento remitirá, desde luego, al Gobernador de la provincia correspondiente, el segundo ejemplar del proyecto, y los documentos a que se refiere el artículo anterior, para que se proceda a la información prevenida en la ley general de Obras públicas.

El Gobernador anunciará en el *Boletín Oficial* la petición de concesión solicitada con la lista nominal, en su caso, de los interesados en la expropiación, señalando un plazo de veinte días para que los propietarios o sus representantes formulen ante los Alcaldes respectivos las reclamaciones que estimen pertinentes.

Se pasará después el expediente al peticionario para que se haga cargo y conteste dentro del término de quince días a las reclamaciones presentadas; se oirá luego el parecer del Ingeniero Jefe de Obras públicas y el de la Diputación provincial o el de su Comisión permanente, dando a cada uno el plazo de veinte días para informar y en el término de otros veinte remitirá el Gobernador las diligencias, con su propio dictamen, al Ministro de Fomento, quien después de consultar al Consejo de Obras públicas, respecto a todo lo actuado y a las condiciones a que debe sujetarse la concesión, otorgará ésta si así procediere.

Cuando el trazado afecte a varias provincias podrá hacerse simultáneamente en todas ellas la información a que se refieren los párrafos anteriores, siempre que el peticionario presente suficiente número de ejemplares del proyecto.

Art. 41. Cuando se pretenda la ocupación de terrenos o de obras del Estado, de las provincias o de los Municipios, tan pronto como se reciba en el Ministerio de Fomento la petición de concesión, se anunciará en la *Gaceta de Madrid* y en el *Boletín Oficial* de la provincia correspondiente, señalando el plazo de un mes para la admisión de peticiones que puedan mejorar la primera.

Si dentro de este plazo no se presentase ninguna nueva petición, se procederá respecto a la primera como se previene en el artículo anterior; pero si se formulasen otras, se procederá a la confrontación y a la información pública como se indica en los artículos 29 y 30 de este Reglamento, para los secundarios con garantía de interés, y en consecuencia, los informes y dictámenes sobre los proyectos, abarcarán la comparación entre ellos desde el punto de vista de la pública conveniencia, prescindiendo del análisis de sus presupuestos para poder elegir el que más ventajas ofrezca.

En igualdad de circunstancias se dará la preferencia al que primeramente se hubiese presentado.

Art. 42. En todos los casos, la concesión será otorgada por medio de una Real orden, que se publicará en la *Gaceta de Madrid*; pero cuando implique la ocupación de terrenos u obras del Estado o la expropiación forzosa del dominio privado, habrá de someterse a la aprobación de las Cortes, en virtud de lo que dispone el art. 27 de la ley.

Art. 43. Son aplicables a estos ferrocarriles los preceptos del art. 35 de este Reglamento, a los efectos de

art. 6.º de la ley que rige para toda clase de secundarios y estratégicos.

CAPÍTULO IV

De los ferrocarriles estratégicos

Art. 44. Se considerarán como ferrocarriles estratégicos los que figuraron con tal carácter en el plan anejo a la ley de 26 de Marzo de 1908 y los que el Gobierno haya designado y designe en lo sucesivo, modificando o ampliando dicho plan, previo informe del Consejo de Obras públicas y de la Junta de Defensa Nacional.

Art. 45. Serán aplicables a los ferrocarriles estratégicos las disposiciones dictadas en este Reglamento para los secundarios con garantía de interés en los artículos 19 a 23, 26, 27 y 31, con la supresión de cuanto se refiere al anteproyecto y los artículos 35, 37 y 38.

Art. 46. En el anuncio del concurso para la presentación de proyectos de esta clase de ferrocarriles, que habrá de insertarse en la *Gaceta de Madrid* y *Boletines Oficiales* de las provincias interesadas, se fijarán las condiciones que taxativamente menciona el artículo 33 de la ley, y el plazo que se concede para la redacción y presentación de los proyectos.

Art. 47. Los proyectos se presentarán en la Dirección general de Obras públicas, la cual dará recibo a los interesados, haciendo constar el día y la hora en que los hubiesen entregado, y este recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente.

Art. 48. Transcurrido el plazo señalado para el concurso se remitirá el proyecto o proyectos presentados al Ingeniero Jefe de la División o de la provincia, según el caso, para que proceda a su revisión, la cual deberá comprender dos partes: confrontación sobre el terreno, con el fin de cerciorarse, tanto de la exactitud de los datos que contenga, como de la conveniencia del trazado y de las obras que se proponen, y examen analítico de todos los documentos del proyecto, comprobando sobre todo la exactitud de las obras que figuren en el presupuesto para cada clase de unidades de obra, y si los precios que a estas unidades se asignan están debidamente justificados.

Los gastos que ocasionen las operaciones de la confrontación serán de cuenta de los peticionarios, que deberán consignar el importe respectivo, con arreglo a lo que dispone la vigente Instrucción sobre abono de indemnizaciones al personal de Obras públicas, antes de emprenderse las operaciones.

Del resultado de las confrontaciones, así como de las demás circunstancias de cada proyecto, de su comparación y de su orden de preferencia, dará cuenta el Ingeniero Jefe en un razonado dictamen que remitirá al Gobernador respectivo, a no ser que por razones especiales estime indispensable elevarlo previamente a la Dirección general de Obras públicas.

Art. 49. Se procederá después a una información pública, que dirigirá el Gobernador de la provincia, exponiéndose al público los proyectos y admitiéndose reclamaciones durante el plazo improrrogable de veinte días. Se oirá después, y sucesivamente, el parecer del Ingeniero Jefe de Obras públicas y de la Diputación provincial o su Comisión permanente, concediéndose a cada uno de ellos el mismo plazo de veinte días, para dictaminar sobre las circunstancias generales del proyecto o proyectos presentados, informando desde el punto de vista administrativo los diferentes trazados y señalando el orden de preferencia en que a su juicio deben ser considerados, por lo que afecten a los intereses generales de la comarca.

En el término de otros veinte días remitirán los Gobernadores los proyectos, con los resultados de la información y con su propio dictamen, a la Dirección general de Obras públicas para su ulterior tramitación.

Cuando el trazado afecte a varias provincias, se podrá hacer simultáneamente en todas ellas la información a que se refiere el párrafo anterior, siempre que los peticionarios presenten número suficiente de ejemplares del proyecto.

El Ministro de Fomento, después de oir al Consejo de Obras públicas, decidirá en definitiva sobre el proyecto que deba ser preferido en primer término.

Si éste llenase todas las condiciones será aprobado sin más trámites, devolviéndose los demás proyectos a sus respectivos autores, que no tendrán derecho a reclamación ni indemnización de ninguna especie; pero si del expediente resultase la necesidad o la conveniencia de que el proyecto en primer término preferible sea modificado, se devolverá a su autor para que haga las reformas oportunas dentro del plazo que se le señale al efecto, y si así no lo efectuase se considerará desechado el proyecto y se acudirá al autor del segundo en orden de preferencia, y así sucesivamente.

En igualdad de circunstancias, será siempre preferido el proyecto que hubiese adquirido el derecho de prioridad, con arreglo a lo que se determina en el art. 28 de este Reglamento. Se exigirá en todo caso como condición indispensable para la aprobación y elección definitiva de un proyecto, que su autor acepte la obligación de modificarle en la forma que le fuere ordenado por la Administración, si llegada la época de subastar la concesión hubiese transcurrido un plazo de más de cinco años desde la fecha en que fué aprobado el referido proyecto.

ARTÍCULO ADICIONAL

Con el fin de no comprometer anualmente una cantidad mayor de 15 millones de pesetas en el abono de las subvenciones a que haya de dar lugar la garantía de interés que establece la ley, se llevará en el Ministerio de Fomento un registro, en el que habrán de figurar las líneas ya concedidas, subastadas, en período de anuncio de subasta y las de proyecto aprobado; en él se anotarán las cantidades probables que por cada una de dichas líneas será preciso abonar cada año en concepto de garantía a los respectivos concesionarios.

Estas cantidades serán:

1.º Para las líneas ya en explotación y que hayan

sido objeto de abono de la garantía por parte del Estado, las últimamente devengadas, salvo los casos en que razones especiales aconsejen alterarla;

2.° Para las que hayan sido objeto de subasta, las que resulten de hacer el cálculo sobre la base de los datos correspondientes a la proposición más favorable, y

3.° Para las que se hallen en período de anuncio de subasta o con proyecto aprobado, las que arrojen los datos que figuren en los proyectos respectivos.

Cuando a juzgar por el resultado que arrojen las cifras del registro, haya fundado motivo para creer que pueda rebasarse la expresada cantidad de 15 millones de pesetas, se advertirá por el Ministerio de Fomento a los peticionarios de las concesiones de líneas cuyos proyectos hayan sido aprobados con posterioridad al que cierre con su subvención probable el cómputo indicado, que si persisten en su petición de concesión, quedarán sujetos a lo que se previene en el último párrafo del art. 30 de este Reglamento.

Madrid, 12 de Agosto de 1912. —Aprobado por Su Majestad.—*Miguel Villanueva y Gómez.*

El Reglamento que acaba de copiarse, aunque dictado con carácter provisional, no ha sido hasta la fecha reemplazado por otro, siguiendo, pues, vigente, por cuya razón lo hemos insertado.

Tanto éste, como el de aplicación de la Ley de 1908, hemos creído necesario transcribirlos íntegramente, pues uno y ótro amplían de tal modo muchos preceptos de sus respectivas Leyes, que no basta con la sola lectura de éstas para conocer lo relativo a la materia. Por lo demás, nos remitimos a la observación que hacemos al final del presente capítulo.

Precisamente, da la coincidencia de que la disposición que a continuación vamos a insertar, siguiendo el orden cronológico a que venimos ateniéndonos, confirma cuanto acabamos de decir en el párrafo anterior. Dicha disposición es el

TRASLADO DE REAL ORDEN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DE 3 DE JUNIO DE 1914, que, por resolver un conflicto entre la Ley y el Reglamento, o al menos entre las interpretaciones que a una y otro pueden darse, se copia íntegro a continuación:

Traslado de Real orden de la Dirección general de Obras Públicas, resolviendo un conflicto entre la Ley de 1912 y su Reglamento de aplicación

FERROCARRILES

CONCESIÓN Y CONSTRUCCIÓN

Vista la instancia firmada por D. Alfredo Velasco Sotillos, como Director de la Sociedad anónima Tranvías Eléctricos de Granada, y en representación de la misma, que es peticionaria de la concesión del ferrocarril secundario sin garantía de interés que, partiendo del tranvía de Granada a su estación del ferrocarril y a Santa Fe, terminará en la Azucarera de la Purísima Concepción, en solicitud de que al otorgarse la concesión de dicho ferrocarril no se fije limitación alguna respecto a los precios de aplicación de tarifas;

Vistos los artículos 28 y 29 de la Ley de Ferrocarriles secundarios de 28 de Febrero de 1912 y el 39 del Reglamento provisional para su ejecución de 12 de Agosto del mismo año;

Considerando que la citada Ley, aplicable al caso de que se trata, al declarar de modo terminante que los concesionarios de ferrocarriles secundarios sin garantía de interés por el Estado podrán fijar libremente sus tarifas, y no exigir que se acompañe la solicitud de concesión de tarifa alguna, claramente ha establecido que los concesionarios tendrán siempre la facultad de aplicar las tarifas que estimen más convenientes a sus intereses, siempre que, según dispone la misma Ley, las pongan en conocimiento del Gobierno y las den publicidad con quince días de anticipación, por lo menos, a la fecha en que hayan de regir, y que sean respetadas las tarifas especiales que habrán de fijarse en los pliegos de condiciones particulares de cada concesión, relativas a servicios y transportes del Estado;

Considerando que los derechos que de la citada Ley claramente se derivan en favor de los concesionarios de ferrocarriles secundarios sin garantía de interés por el Estado, no pueden entenderse limitados por los preceptos del Reglamento provisional para su ejecución, por lo que, al establecer éste en el párrafo 1.° de su artículo 39 la obligación de acompañar la solicitud de concesión de las tarifas que el peticionario se proponga establecer para el uso del ferrocarril, no puede entenderse que a tales tarifas corresponda ni pueda corresponder el carácter de máximas legales exigibles, y sólo modificables con la aprobación del Gobierno;

Considerando que la obligación que el Reglamento establece en su art. 39 de presentar las tarifas que el

peticionario se proponga establecer para el uso del ferrocarril, debe entenderse derivada del art. 28 de la Ley en cuanto éste obliga a presentar al Gobierno y dar publicidad a las tarifas, fijadas libremente por el concesionario;

Considerando que la declaración de libertad de tarifas, hecha en el repetido art. 28 de la Ley, es tan terminante, que no puede tampoco oponerse a ella ninguna disposición de carácter general dictada con anterioridad a la fecha de 23 de Febrero de 1912,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por la Dirección General de Obras públicas, se ha servido declarar, con carácter general, que la libertad de tarifas establecida en el art. 28 de la Ley de 23 de Febrero de 1912, no puede entenderse limitada por precepto alguno de los contenidos en el Reglamento provisional de 12 de Agosto del mismo año, ni por ninguna otra disposición dictada con anterioridad a la fecha de promulgación de la misma Ley, pudiendo, en consecuencia, los concesionarios de ferrocarriles secundarios sin garantía de interés por el Estado, aplicar tarifas diferentes de las que hayan sido presentadas al solicitar las concesiones con arreglo a los preceptos de la Ley de 23 de Febrero de 1912, siempre que las pongan en conocimiento del Gobierno y las den publicidad con quince días de anticipación, por lo menos, a la fecha en que hayan de regir y siempre que con ellas no se alteren las especiales en favor de los servicios y transportes del Estado.

De orden del señor Ministro lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes y para conocimiento del peticionario.

Dios guarde a V. S. muchos años.—Madrid 3 de Junio de 1914.—El Director general, *A. Calderón.*

Sr. Ingeniero Jefe de la cuarta División de Ferrocarriles.

Los resultados obtenidos hasta 1915 por la aplicación de las Leyes de 1908 y 1912, no satisfacían a los Gobiernos, que, según inmediatamente va a verse, califican dichos resultados, por boca de uno de sus Ministros, como un «fracaso de estas Leyes».

En vista de ello se dictó el

REAL DECRETO DE 2 DE FEBRERO DE 1915, que autoriza al Ministro de Fomento para presentar a las Cortes un proyecto de ley sobre *ferrocarriles secundarios y económicos*, cuyo preámbulo o exposición de motivos se transcribe íntegro a continuación:

Preámbulo del Proyecto de ley,
presentado en 1915 por el Sr. Ministro de Fomento, sobre Ferrocarriles secundarios y económicos

A LAS CORTES

La realización de los ferrocarriles secundarios, que deben completar nuestra red de los de servicio general, preocupa hoy más que nunca la atención pública, y frecuentes son las demandas de que se lleven a las leyes nuevas fórmulas de auxilio a los concesionarios de las que puedan esperarse más positivos resultados que los obtenidos con las leyes de 26 de Marzo de 1908 y 23 de Febrero de 1912.

No se puede atribuir el fracaso de estas leyes a la falta de buena orientación de sus principios fundamentales, porque el sistema de subvención mediante la garantía de un interés determinado al capital invertido en la construcción de los ferrocarriles es una forma de auxilio aplicada con éxito, hace ya mucho tiempo, en diversos países y en circunstancias muy diferentes.

Que el sistema inspira confianza, pero que no se ha desarrollado en la legislación vigente adaptándole a la realidad de nuestra situación económica, lo demuestra el hecho de que, mientras por gente práctica y habituada a esta clase de asuntos se ha realizado todo el esfuerzo que supone el estudio y la gestión de los proyectos de 11.500 kilómetros de ferrocarril, actualmente en construcción o tramitándose, el capital y el ahorro se han retraído de tal suerte, que sólo están terminados 220 kilómetros de estas líneas, y están poco menos que paralizadas las obras de los que pueden considerarse en vías de realización.

A dos causas principales se deben los escasos frutos que ha producido una legislación tan bien intencionada.

Es la primera, la falta de elasticidad de una sola fórmula de subvención para amoldarse a la diversidad de casos que en la práctica pueden presentarse.

La segunda, y más importante, hay que atribuirla a que el capital, con la clara percepción del riesgo que le es característica, se ha hecho cargo de que la garantía de interés, ofrecida por las leyes vigentes, no puede resultar efectiva desde el momento en que se refiere a un cierto coste de establecimiento, para cuya deducción no se toman en cuenta gastos de importancia que forzosamente han de presentarse, unos antes y otros después de abiertas las líneas a la explotación, y que al requerir posteriores aumentos de emisión de acciones u obligaciones, tienen que producir como consecuencia necesaria una disminución del tipo de interés, en relación al que aparentemente se garantiza.

A subsanar estos defectos, que son esenciales, va encaminado el proyecto de ley que el Gobierno somete a la deliberación de las Cortes.

En él se establece, en primer término, la debida distinción entre las líneas que han de constituir verdaderos afluentes de la red de ferrocarriles de servicio general, con aplicación a tráficos de relativa importancia y las destinadas a satisfacer principalmente necesidades locales, que sólo pueden traducirse en tráficos de muy poca intensidad.

Las características de aquellas primeras líneas deberán ser las que correspondan para conseguir como primera finalidad una explotación económica que permita al Estado aplicar, sin que esto suponga para el Tesoro una carga demasido pesada, cualquiera de las dos fórmulas de auxilio: la subvención fija proporcionada al coste de ejecución o la garantía de interés. Para las líneas económicas en que debe aspirarse ante todo a reducir el importe del capital de establecimiento no se puede aceptar otra forma de auxilio que la primera de las indicadas con las demás facilidades que la ley ofrece. Todavía, por si la práctica demuestra que en determinados casos no resultan eficaces estas formas de subvención, se ha previsto el establecimiento de líneas subvencionadas de automóviles para sustituir en un principio a los ferrocarriles que de momento no se logre construir y poder estimular así el desarrollo del tráfico todo lo necesario para facilitar la construcción de aquellos medios más perfectos de comunicación.

Se procura hacer efectiva la garantía de interés, cualesquiera que sean el coste de ejecución y las contingencias de la explotación, para lo cual se establecen reglas que permitan calcular el capital de establecimiento, tomando en cuenta, además del valor verdadero de las líneas, los gastos de toda clase que lleva consigo la gestión financiera y administrativa de la entidad concesionaria, y se hace extensiva aquella garantía a todos los gastos que puedan producir un aumento del referido capital durante el período de la explotación.

Ligados como están en esta forma de subvención los intereses del Estado con los del concesionario, se procura estimular la gestión de este último durante el período de explotación concediéndole una prima sobre las economías que se obtengan en los gastos y una participación sobre los beneficios, suficientes para que pueda esperarse que en interés común de ambas entidades ha de aspirar el concesionario a disminuir el gravamen que durante muchos años significará para el Tesoro la construcción de estas líneas.

Buscando la manera de traer al ahorro nacional y por sí una parte de él, poco habituado a interesarse en esta clase de empresas, no encontrase suficientes las demás seguridades que se le ofrecen en la ley, se acepta el pago directo por el Estado del interés y la amortización a los tenedores de las obligaciones emitidas hasta un cierto límite, que representa una fracción muy importante del capital de establecimiento.

Además, y con el propósito de dar todo género de facultades para la construcción de estas líneas, se autoriza el empleo en ellas del material procedente de otros ferrocarriles en que no tengan buena aplicación por mejoras introducidas en interés del servicio público y siempre que se encuentre en buenas condiciones de utilización.

A cambio de tan positivas ventajas, natural es que el Estado se reserve los medios de comprobar el coste real de establecimiento que han de servir de base para deducir el importe de la garantía, exigiendo la realización de las obras por subastas o concursos, intervenidos por la Administración y que permitan depurar aquella cifra; y es también lógico que recabe la facultad de imponer las tarifas especiales que entienda más convenientes para servir mejor los intereses generales y locales, no sólo porque a esta finalidad aspira principalmente al auxiliar la construcción de ferrocarriles, sino también porque es indispensable evitar que vengan a pesar sobre la Hacienda pública las consecuencias de los errores que puedan cometer los concesionarios.

Sobre estas bases, en que está inspirada la ley, espera el Ministro que suscribe ver realizado el propósito de asegurar el concurso del capital necesario para imprimir a la construcción de los ferrocarriles secundarios y económicos toda la autoridad necesaria, a fin de dar justa satisfacción a las peticiones de la opinión pública y a las crecientes exigencias de la vida nacional. Fundado en las consideraciones que anteceden, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la deliberación de las Cortes el adjunto

PROYECTO DE LEY

....
....
....

Madrid, 2 de Febrero de 1915.—El Ministro de Fomento, *Javier Ugarte*.

Dicho proyecto fué discutido y votado definitivamente por el Senado en 25 de Noviembre de 1915; y vamos a reasumir las líneas generales de aquél, tal como quedó después de la expresada votación.

En primer lugar, clasifica los ferrocarriles no comprendidos en la red de servicio general en: *secundarios*, que son los afluentes a las grandes líneas y los que tienen tráfico importante; y *económicos*, caracterizados por un tráfico débil y más bien local. El ancho de vía de los primeros es el normal, o el de 1 metro, y el de los segundos de 1 metro o menor.

La subvención para los secundairos, o es fija por kilómetro, o consiste en garantía de interés, mientras que para los económicos sólo se admite la primera. La cuantía de la subvención fija kilométrica es, cuando más, el 50 0/0 de un capital de establecimiento que no puede exceder, a este efecto, de 150.000 pesetas por kilómetro. La de la garantía de interés es, como máximo, el 5 0/0, fijándose en 250.000 pesetas el límite del capital garantizado por kilómetro.

Se obliga a los concesionarios a celebrar subastas o concursos públicos, a su elección, para la adjudicación de las obras.

A petición de aquéllos, puede el Estado encargarse del pago de los intereses y amortización de las obligaciones que emitan, siempre que se sujeten a varias condiciones que se detallan.

El Gobierno puede obligar a los concesionarios a poner en vigor y a retirar las tarifas especiales que estime conveniente.

Si quedan desiertas dos subastas para la adjudicación de uno de estos ferrocarriles, se admite crear, en su lugar, líneas de automóviles por las carreteras próximas a la línea proyectada, que podrán ser subvencionadas con una garantía del 5 0/0 de interés del capital de establecimiento, asegurando además el Estado la buena conservación de dichas carreteras. Y tanto en este caso, como si pasasen cuatro años desde la promulgación de la Ley sin concederse una línea de las del Plan hoy vigente, cabrá eliminar del mismo aquélla, y, en cambio, se podrá subvencionar con una cantidad hasta de 20.000 pesetas por kilómetro, otra línea equivalente de tranvía con tracción mecánica, cuyo plazo de concesión no deberá exceder de sesenta años y a la que se aplicarían los preceptos de esta Ley.

Tales son las líneas generales del proyecto de que nos ocupamos, según el Senado lo votó; el cual termina declarando aplicables a estos *ferrocarriles secundarios y económicos*, las disposiciones de la Ley de 1912, en cuanto no se opongan a las de la presente.

Dicho proyecto pasó al Congreso, donde ni siquiera llegó a ser discutido.

Continuaban los Gobiernos descontentos de los resultados obtenidos con las vigentes Leyes de secundarios y estratégicos; y a ello fué debido también el

REAL DECRETO DE 10 DE JUNIO DE 1916, por el que se autoriza al Ministro de Fomento para presentar a las Cortes un *proyecto de ley de auxilios para la construcción de ferrocarriles secundarios y estratégicos*, cuyo preámbulo o exposición de motivos se copia íntegramente a continuación:

Preámbulo del Proyecto de ley de auxilios para la construcción de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, presentado en 1916 por el Sr. Ministro de Fomento

A LAS CORTES

La regeneración económico-nacional que, ante las circunstancias extraordinarias por que Europa atraviesa, constituye la más grande y constante preocupación del Gobierno, no puede alcanzarse sin que las obras públicas de todas clases sean vigorosamente impulsadas.

Frente a los grandes puertos, a las carreteras, a las obras hidráulicas y a los caminos vecinales, que se han desarrollado y seguramente habrán de desarrollarse en la medida que han permitido y permitan los recursos a tales obras destinados se ofrecen, del plan de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, unas pocas líneas en explotación, algunas más en construcción paralizada y por ello sus concesiones incursas en caducidad, y general es el convencimiento de que, por causas no todas ellas imputables a la guerra europea, no será posible que los ferrocarriles empezados se terminen, ni que se emprenda la construcción de otros sin nuevas formas de auxilio a los concesionarios que no caben ciertamente dentro de la ley de 23 de Febrero de 1912.

Las líneas cuya construcción se encuentra paralizada tienen para el gobierno un interés especial, por representar esperanza de que, en plazos más o menos cortos han de resolverse importantes problemas de transpor-

tes y porque desde luego podrían facilitar ocupación a las más modestas clases trabajadoras, aliviando las crisis que son de temer y sostener y fomentar la industria nacional.

Para que estas líneas se terminen acepta el Ministro que suscribe auxiliar a los concesionarios en la forma propuesta por el partido conservador en la anterior legislatura, y que fué aprobada por el Senado, esto es, hace suya la fórmula de autorizar con las necesarias limitaciones y garantías la emisión de obligaciones cuyos intereses y amortización han de ser en todo caso pagados directamente por el Estado.

Ciertamente, la facultad de emitir obligaciones con la garantía directa del Estado representará algo con lo que los concesionarios no pudieron contar cuando obtuvieron sus concesiones, y por ello justo es que, al hacer uso de tal facultad se les imponga en favor del Estado y de los intereses generales razonables compensaciones.

Para los ferrocarriles secundarios y estratégicos que han despertado la iniciativa particular, teniendo por ello sus proyectos en tramitación o aprobados, de esperar es que pasada la guerra y la grave crisis que es su consecuencia, se ofrezcan condiciones favorables para su construcción, dentro de los preceptos de las leyes de 26 de Marzo de 1908 y 23 de Febrero de 1912.

Esto no obstante, para facilitar su más pronta realización, juzga el Ministro que suscribe que se pueden ofrecer a cambio de la renuncia a la garantía de interés importantes subvenciones directas que habrán de recibir los concesionarios a medida que hagan avanzar las obras y adquieran el material necesario en cada caso, y que ésta debe ser la única forma de auxilio aplicable a las líneas aun no proyectadas.

Las subvenciones directas constituirán estímulos suficientes para que se construyan desde luego aquellas líneas que han de servir corrientes de tráfico que la justifiquen, sin que sea de temer que donde una línea no sea hoy necesaria, el Estado la dé existencia, en perjuicio de otras indispensables, con forma y cuantía de auxilio desproporcionados con el tráfico probable.

Por otra parte, una subvención directa en metálico por año y kilómetro abonable durante los primeros años de explotación de los ferrocarriles estratégicos, es de creer que determinará la necesaria preferencia en el establecimiento de estas líneas.

Además, por la excepcional importancia que es forzoso reconocer a los ferrocarriles destinados principalmente al servicio público de transporte de carbones de cuencas hulleras de reconocida importancia, se hace indispensable auxiliar su construcción dándoles al efecto la consideración legal de ferrocarriles secundarios.

Con los auxilios indicados, facilitando además el establecimiento de toda línea que haya de prestar servicio general o algún servicio público, y aun el de las destinadas a servir industrias o explotaciones importantes, y estableciendo para todo ferrocarril secundario y estratégico reglas de policía que hagan compatibles la seguridad del tránsito con la mayor libertad en provecho de los concesionarios, es de esperar fundadamente que la red de los ferrocarriles españoles habrá de desarrollarse en la medida que reclaman las necesidades nacionales, siempre por la iniciativa y gestión de empresas particulares y conservando el Estado su actual misión cerca de tan importantes instrumentos de transporte.

Por las consideraciones expuestas, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la consideración de las Cortes el siguiente

PROYECTO DE LEY

....

....

....

Madrid, 10 de Junio de 1916.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset*.

También este proyecto fué discutido y votado definitivamente por el Senado, en 30 de Octubre de 1916. Haremos, igualmente, un brevísimo extracto del mismo, tal como el Senado lo votó.

Se divide en dos capítulos: El 1.º se refiere a los ferrocarriles secundarios y estratégicos del Plan, ya concedidos, en los cuales puede el Estado hacerse cargo del pago de los intereses y amortización de obligaciones en forma análoga a la que establecía el proyecto anterior, si bien con otras condiciones; siendo lo relativo a las subastas o concursos públicos y a tarifas, igual que en aquél.

En el capítulo 2.º se agrupa lo referente a los ferrocarriles no comprendidos en la red de los de servicio general. Los que contiene el vigente Plan de secundarios y estratégicos subvencionados por el Estado, se clasifican en cuatro grupos, que son: 1.º *secundarios de servicio general;* 2.º *estratégicos;* 3.º *económicos de uso público;* y 4.º líneas *de servicio particular y uso público.*

Los del 1.º y 2.º grupos serán de vía normal o de 1 metro, y disfrutarán de subvención fija hasta del 60 0/0 del capital de establecimiento, fijándose como límite máximo de

dicha subvención las cantidades de: 130.000 pesetas por kilómetro en los de v. n.; 100.000 en los de 1 metro; y 40.000 en los de 0,60 metros. En lugar de la subvención fija, pueden disfrutar una garantía de interés hasta del 5 0/0.

Los del 3.er grupo pueden ser de vía de 1 metro o menor y solamente pueden ser auxiliados con subvención fija, según los tipos que acaban de indicarse.

Las líneas del 4.º grupo no recibirán otro auxilio que el de poder hacer uso de la expropiación forzosa y de la ocupación de bienes del dominio público y del Estado.

El auxilio de la garantía de interés del 5 0/0, cuando se conceda, se entenderá sobre un máximo de 250.000 pesetas por kilómetro del capital de establecimiento.

Podrá contratarse la construcción por el Gobierno y hacer éste separadamente la concesión de la explotación. Para la construcción de los ferrocarriles de los dos primeros grupos, podrá optar el Estado entre contratar directamente su construcción, o auxiliar en ella al concesionario: si opta por lo primero, construirá haciendo las subastas o concursos, bien por trozos, o por la totalidad de la obra, y «a fin de asegurar a estas contrataciones su más rápida ejecución y todas las ventajas económicas consiguientes a puntuales pagos a sus respectivos vencimientos, el Gobierno podrá, sobre garantía de obligaciones emitidas por el Estado, que fueren suficientes a cubrir el total coste de dichas obras y con la limitación que impone la consignación autorizada por las Cortes, formalizar la apertura de especial cuenta bancaria de créditos, exclusivamente consagrada a servicios de pagos de Tesorería para las mismas obras, y condicionada en términos de que no pueda destinarse de ella disponibilidad alguna que no responda a certificación de obra ejecutada y recibida, expresamente acreditada por correspondiente Real orden autorizada por el Ministro de Fomento». Si optase el Gobierno por auxiliar al concesionario, éste queda obligado a subastar o concursar las obras.

El plazo máximo de la concesión de la explotación no podrá exceder de sesenta años.

Cuando se trate de líneas auxiliadas con garantía de interés, el Gobierno podrá obligar al concesionario a poner en vigor o retirar las tarifas especiales que estime conveniente.

Las Leyes de 26 de Marzo de 1908 y 23 de Febrero de 1912 para los secundarios y estratégicos (así como la de 25 de Diciembre de 1912 para los complementarios de la red general) seguirán aplicándose a los ferrocarriles concedidos con arreglo a ellas, a menos que los concesionarios solicitasen acogerse a esta nueva Ley en proyecto.

Respecto al servicio de automóviles y tranvías con tracción mecánica, en sustitución de estos ferrocarriles, cuando dos subastas quedasen desiertas o pasaran cuatro años sin concederse los del vigente Plan de subvencionados, se expresa este proyecto análogamente al anterior.

Podrá el Gobierno, bajo ciertas condiciones, incluir en el primero o tercer grupo, aquellos ferrocarriles que se destinen principalmente al servicio público de transportes de carbones o de minerales de cuencas mineras de reconocida importancia, con las consiguientes ventajas de auxilio antes indicadas.

Por último, se declara en el artículo adicional que los preceptos de la Ley de 1908 y de la de 1912 serán aplicables, tanto a los ferrocarriles secundarios y estratégicos del Plan vigente, como a los cuatro grupos en que ahora se clasifican los no comprendidos en la red de servicio general, siempre que no se opongan ni se hallen expresamente derogados por lo establecido en este proyecto de ley, que tampoco llegó a ser discutido en el Congreso.

* * *

Nos hemos ocupado con relativo detenimiento de los dos proyectos de ley antes extrac-

tados, porque ellos expresan el último pensamiento que los Poderes públicos han manifestado tener sobre la materia.

* * *

El

REAL DECRETO DE 12 DE JULIO DE 1917, creando un «Consorcio nacional carbonero», refrendado por el entonces Ministro de Fomento, Sr. Vizconde de Eza, que tiende a fomentar la producción y transportes hulleros, dice en su art. 10:

«El Estado coadyuvará además a los fines del Consorcio, facilitando la construcción de los ferrocarriles que la experiencia actual haya demostrado como más necesarios para la explotación de determinadas cuencas carboníferas, y se considerarán como secundarios o estratégicos para los efectos de la Ley de 23 de Febrero de 1912, aun cuando no estuviesen incluídos en el Plan general entonces acordado. Si, a pesar de estas ventajas, no se ofreciera al Consorcio el capital indispensable para su construcción, el Estado podrá acometerla, a propuesta del Comité central directivo y previo informe de los Centros técnicos correspondientes, adelantando en calidad de préstamo a las agrupaciones de mineros con este objeto formadas, los fondos necesarios, con las garantías y condiciones que determina la Ley de protección a industrias de 2 de Marzo de 1917. Anticipos análogos podrán hacerse para la compra de material móvil ferroviario, obras de puerto ....»

* * *

También refrendado por el Sr. Vizconde de Eza, apareció el

REAL DECRETO DE 22 DE SEPTIEMBRE DE 1917 sobre auxilios a los concesionarios de ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados con garantía de interés; el cual, por la importancia de la materia a que se refiere, se transcribe íntegro a continuación:

Real decreto de 22 de Septiembre de 1917, sobre auxilios a los concesionarios de Ferrocarriles secundarios y estratégicos

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICIÓN

Señor: Es tan vivo y tan clamorosamente renovado el público anhelo de acudir con presteza por el más indicado medio de la construcción de ferrocarriles a la solución de magno asunto de los transportes, cuyo sólo enunciado suscita y agrava los más variados problemas del Comercio, de la Industria y de la Agricultura, y pone delante de los ojos cuantos trastornos sociales se puedan engendrar en la falta de trabajo y en el encarecimiento de la vida, que no basta a contener el ansia nacional en este punto la confianza de que las Cortes se habrán de ocupar con preferencia en darle satisfacción cumplida; porque la situación es tal desde el comienzo de la guerra, que aflige al mundo, se agigantan en una tan acelerada medida las dificultades y las complicaciones por cada día que pasa, que los Gobiernos no pueden permanecer ociosos a la esfera de disposiciones de carácter legislativo que resuelvan la cuestión totalmente en una hora imprecisa, sino que deben dictar en el círculo de sus atribuciones aquellas reglas que contribuyen a no prolongar en su actualidad infecunda la situación de hecho en que se halla una materia que como la presente es eje y coordinación de toda la economía nacional.

Comprendiéndolo así los Gobiernos que nos antecedieron y en presencia del hecho notorio de la ineficacia de las Leyes de 26 de Marzo de 1908 y 23 de Febrero de 1912, que no han podido dar realidad ni comienzo a la construcción de 11.000 kilómetros de los 12.500 comprendidos en el plan, hicieron últimamente dos loables intentos en sucesivos expedientes.

Fué incoado el primero en 12 de Agosto de 1916, y con todos los informes favorables pasó al Consejo de Estado para que dictaminase sobre la conveniencia y la posibilidad legal de que por Real decreto se pusiera en vigor lo establecido en el capítulo 1.° del dictamen que había emitido la Comisión del Senado en 28 de Junio del mismo año.

Se partía en ese Real decreto consultado, como en el dictamen de la Alta Cámara de donde tomaba su ori-

gen, del principio de que el Estado abonase directamente, convirtiendo en principal su obligación subsidiaria, los intereses y amortización de obligaciones que emitieran los concesionarios sobre líneas o secciones de líneas abiertas a la explotación; y el Consejo de Estado, sin rehusar la aceptación de los motivos de interés nacional en que se inspiraba el proyecto, pero negándoles poder bastante para producir lo que ese Alto Cuerpo consultivo estimaba ser una novación que aumentaba o sustituía por otros los deberes que el Estado había contraído por las leyes citadas, vino a decir que el Gobierno lo podría hacer si lo estimaba conveniente al interés público, presentando a las Cortes un «bill de indemnidad».

Próxima entonces la reunión de Cortes el Gobierno prefirió llevar al Congreso el proyecto de ley de Auxilios que el Senado había propuesto; pero las Cortes se cerraron y surgió el segundo intento del Gobierno, esta vez con un contenido más modesto.

Ya no se trata de que el Estado convierta en directa y principal su obligación de garantía, sino de que se desarrolle uno de los preceptos del estado legislativo, hoy vigente, que carece de reglamentación, el art. 17 de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 23 de Febrero de 1912, aquél que dice: «Las Compañías podrán afectar a las obligaciones que emitan el interés del 5 por 100 que otorga el Estado, siempre que esta garantía se refiere a las líneas o trozos de líneas abiertas a la explotación».

Aceptado el principio, puso el Consejo de Estado algún reparo a la fórmula que se sometió a su consulta, en la que no encontraba determinadas prescripciones que los ensayos de nuevas leyes en la materia habían reputado indispensables.

Y quiere el Gobierno asimilarse en cuanto pueda el espíritu de este último informe, aparejando una solución en la que la garantía del Estado tenga su efectividad práctica y financiera mediante la entrega a los concesionarios de los resguardos transmisibles por endoso, pero cuidando con declaraciones terminantes, omitidas primero, de que esta operación, además de condicionarse en defensa del interés público, no presente ni siquiera la apariencia de que el Estado agrava o subvierte su obligación legal de garantía, sino que antes bien resalte con términos que el carácter somero de la misma ley en este punto no hubo de permitírselos, como aquella es complementaria y no sobreviene ni se hace efectiva hasta que asegurados y medidos los productos de la explotación de las Compañías no cubran ellos el interés garantizado.

El Gobierno espera que mediante la reglamentación que se propone pueda ser un hecho la construcción de un número indeterminable *a priori* de ferrocarriles secundarios y estratégicos. Considera esta propuesta como el último esfuerzo suyo para dar al problema una solución que en otro caso habría de confiar íntegramente a las Cortes.

Fundado en las consideraciones expuestas, el Ministro que suscribe, conforme con el sentido del dictamen del Consejo de Estado y de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 22 de Septiembre de 1917.—SEÑOR: A L. R. P. de V. M., *Luis Marichalar.*

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros; a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Los concesionarios de ferrocarriles secundarios y estratégicos auxiliados con garantía de interés, podrán solicitar y obtener del Ministerio de Fomento la entrega de resguardos nominativos, transmisibles por endoso, que darán derecho al cobro de rentas equivalentes al 85 por 100 de la anualidad del interés garantizado, en cada caso, a los capitales iniciales de establecimientos de líneas o secciones de líneas abiertas a la explotación. A estos resguardos prestará el Estado su garantía, que consistirá en pagar a los concesionarios las rentas correspondientes a un año determinado el 15 de Marzo del año siguiente, con cargo a la subvención de garantía de interés otorgada por el mismo Estado.

En la Dirección general de Obras públicas se llevará un Registro especial en el que serán anotados los resguardos nominativos transmisibles por endoso que sean entregados a los concesionarios y las transmisiones de los mismos, que cuidarán de hacer constar los interesados con la oportunidad debida, para que los libramientos, por los importes de las rentas a pagar por el Estado, sean expedidos a favor de los concesionarios o de los tenedores legítimos de los resguardos.

Art. 2.° Para que el Ministro de Fomento acuerde la entrega de los resguardos a que se refiere el artículo anterior, los concesionarios deberán someterse a lo siguiente:

a) A ejecutar las obras y a adquirir el material de todas clases mediante subastas o concursos públicos condicionados e intervenidos por el Ministerio de Fomento.

b) A que la subvención de garantía de interés se regule por el importe del capital inicial de establecimiento de la línea.

c) A entregar al Estado en los veinte primeros días de los meses de Enero, Abril, Julio y Octubre de cada año, los ingresos líquidos de las líneas obtenidos en los trimestres inmediatamente anteriores, y calculados según la correspondiente fórmula de explotación.

d) A que por la representación del Ministerio de Fomento se ejerza una inspección minuciosa y constante sobre todos los gastos e ingresos de las líneas, pudiendo para ello examinarse los libros de contabilidad y de actas y la correspondencia de los concesionarios.

e) A poner en vigor o retirar, según lo disponga el Ministerio de Fomento, tarifas especiales, así como las de transportes de mercancías con material rodante ajeno.

Art. 3.° El capital inicial de establecimiento de una línea, se determinará, a los efectos de los artículos que

anteceden, añadiendo a la liquidación de todas las obras realizadas y material adquirido, el importe de las expropiaciones debidamente justificado, y agregando a esta suma un 19 por 100 de la misma por los conceptos que se expresan en el párrafo segundo del art. 17 de la ley de 23 de Febrero de 1912, y los gastos de redacción, confrontación y tasación del proyecto.

La cifra total, que resulte deberá ser sometida a la aprobación del Ministerio de Fomento, y si fuese superior a la consignada en el presupuesto del proyecto que sirvió de base a la concesión, se tomará esta última como importe del capital inicial de establecimiento.

Art. 4.° Por años vencidos se harán las liquidaciones de las cantidades que correspondan a los concesionarios por razón de la garantía de interés a los capitales iniciales de establecimiento, teniéndose debidamente en cuenta las cantidades recibidas por el Estado, según lo establecido en el apartado *c)* del art. 2.°, y siendo partidas de cargo para los mismos concesionarios las rentas pagadas por el Estado por razón de los resguardos nominativos transmisibles por endoso a que se refiere el presente decreto.

Los saldos que en estas liquidaciones resulten en contra del Estado serán entregados a los concesionarios.

Art. 5.° Los tenedores de resguardos nominativos transmisibles por endoso que se comprometan en debida forma a no endosarlos, podrán, sobre la base de los mismos resguardos, emitir obligaciones, en las que por el Ministerio de Fomento se hará constar en cajetín la garantía que el Estado presta, según lo establecido en el presente decreto.

La obtención de los mismos resguardos por los concesionarios será en todo caso incompatible con la facultad de emitir obligaciones, consignada en el art. 186 del vigente Código de Comercio.

Art. 6.° El total de las cantidades a cargo del Estado por razón de garantía de interés a ferrocarriles secundarios y estratégicos concedidos y que se concedan no podrá exceder ningún año de la cifra de 15 millones, señalada en el artículo adicional de la ley de 23 de Febrero de 1912.

ARTÍCULO ADICIONAL

a) Los concesionarios que en la fecha de la publicación del presente decreto tuviesen obras o material que no pudieran ser realizadas o adquirido, según lo que se establece en el apartado *a)* del art. 2.°, las harán constar en relaciones juradas suscritas por los mismos concesionarios y se considerarán liquidadas, para la estimación de los capitales iniciales de establecimientos de las líneas, por los desembolsos que hayan ocasionado a los concesionarios y por los contratos pendientes que debidamente se acrediten y según los asientos y los justificantes de las contabilidades respectivas, que serán examinados y comprobados en la forma que el Ministerio de Fomento estime conveniente, a costa de los concesionarios.

b) Los concesionarios que tuviesen en circulación o emitidas obligaciones, podrán obtener el beneficio consignado en los artículos que anteceden si garantizan, en la forma que en cada caso determiene el Ministerio de Fomento, la recogida o anulación, dentro del plazo que al efecto se señale, de las mismas obligaciones.

c) Las disposiciones del presente decreto se aplicarán tanto a los ferrocarriles secundarios y estratégicos con garantía de interés por el Estado concedidos con arreglo a la ley de 23 de Febrero de 1912, como a los de la misma clase concedidos con arreglo a la ley de 26 de Marzo de 1908.

Dado en San Sebastián a veintidós de Septiembre de mil novecientos diez y siete. ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Luis Marichalar*.

El

REAL DECRETO DE 14 DE MARZO DEL CORRIENTE AÑO 1918, tiende a que se tramiten muy rápidamente los proyectos de ferrocarriles para el servicio de zonas carboníferas, que, según el Real decreto antes copiado de 12 de Julio de 1917, deben ser considerados como secundarios y estratégicos; y también, respecto a estos ferrocarriles en general, hace revisables los presupuestos de construcción. Dicho Real decreto se copia íntegro a continuación:

Real decreto sobre tramitación rápida de Ferrocarriles hulleros y sobre presupuestos de Ferrocarriles secundarios y estratégicos

EXPOSICIÓN

SEÑOR: La necesidad de intensificar la producción hullera en el territorio nacional, constituye en las circunstancias actuales una de las más importantes preocupaciones del Gobierno, y como tal intensificación está subordinada al establecimiento de ciertos ferrocarriles, es indispensable proveer a la ejecución inmediata de los mismos, economizando y abreviando cuanto sea posible los trámites en los expedientes de concesión y estimulando la iniciativa particular, sin perjuicio de que en ciertos casos el Estado tome a su cargo la construcción de alguna línea.

Los ferrocarriles para el servicio de zonas carboníferas, pueden ser auxiliados por el Estado en las formas que expresan las disposiciones que se refieren al con-

sorcio carbonero, pero antes de llegar a la efectividad de dichos auxilios, se hace preciso pasar por larga tramitación que exigen las disposiciones reglamentarias de la ley de 13 de Febrero de 1912, la que invierte plazo que la experiencia demuestra sea de dos años en los casos más favorables.

Es, pues, indispensable abreviar dichos trámites, sin perjuicio de las necesarias garantías para el interés público, sustituirlos por expediente sumarísimo, en el que se inviertan de dos a tres meses, y con ello acercar la fecha en que los ferrocarriles carboneros prestan el vital servicio que de ellos ha de recibir la economía nacional.

Su coste, en conjunto, se calcula que no ha de exceder de cien millones de pesetas en los más importantes y urgentes, y más de esta cifra representa cada año, en las actuales circunstancias, el gasto excepcional de transportes, que hay que agregar al precio del carbón adquirido en el extranjero, que es indispensable importar, justificando esto soberanamente la preocupación y apremio que el Gobierno siente por la inmediata ejecución de las líneas de que se trata.

Por último, con el mismo fin hay que aceptar la realidad que representa los precios extraordinarios de los materiales metálicos y del móvil y de tracción. Y en previsión de variaciones importantes de los mismos precios, en uno y otro sentido, hay que adoptar medida transitoria que evite suplementos de cargas injustificadas en contra del Estado, y que asegure a los concesionarios contra las elevaciones aun mayores de tan importantes elementos de construcción y explotación. De no hacerse así, se correría el riesgo de quedar desiertas las subastas por no aceptar nadie, ante la carestía actual, los precios normales anteriores a la guerra, o el opuesto de perpetuar ese encarecimiento transitorio soportando la Hacienda durante un siglo los intereses atribuídos a un coste que tal vez no sea el efectivo al tiempo de adquirirse los materiales. Con ello se logra también simplificar y distinguir el comienzo de las obras de explanación, menos influídas por esos factores de carestía con prioridad de tiempo en la ejecución, que permitan esperar mayor normalidad del mercado y más eficaces para alivio inmediato de las crisis de trabajo.

Fundado en las consideraciones expuestas, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto. Madrid, 14 de Marzo de 1918.—SEÑOR: A L. R. P. de V. M., *Niceto Alcalá Zamora y Torres*.

REAL DECRETO

Artículo 1.° Incluído en el plan de ferrocarriles secundarios y estratégicos, a propuesta del Consorcio carbonero, un ferrocarril para el servicio de una cuenca hullera, el Ministro de Fomento, el mismo Consorcio carbonero y cualquier entidad, empresa o particular, podrán tomar la iniciativa para el estudio de la línea de que se trata.

Art. 2.° Si la iniciativa para el estudio partiese del Ministro de Fomento, el proyecto de la línea se redactará por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que la Dirección general de Obras públicas designe, y una vez aprobados, se resolverá sobre su construcción y explotación. En otro caso, los interesados en la ejecución de la línea, deberán presentar un proyecto de la misma, suficiente para formar juicio de la posibilidad de su ejecución, de sus condiciones de explotación y de su presupuesto total; justificándose en cada caso lo que proceda sobre la conveniencia de que el ferrocarril sea de servicio general o destinado sólo al servicio público de transportes de carbones.

Los proyectos se presentarán en el Negociado de Concesión y Construcción de ferrocarriles del Ministerio de Fomento, y en un plazo, que no excederá de tres días, serán declarados suficientes para servir de base a la información a que hacen referencia los artículos siguientes, o devueltos a los interesados para que se completen.

De cada proyecto se presentará un ejemplar completo y dos copias del plano y perfil generales, de los cuadros de precios, el presupuesto general, y de las tarifas, por cada una de las provincias que sean afectadas por las obras.

Art. 3.° El mismo día en que sea declarado suficiente un proyecto, se ordenará sea remitido al Ingeniero Jefe de la División técnica y administrativa correspondiente, el ejemplar completo del mismo, para que en un plazo, que no exceda de diez días, se practique un reconocimiento de la zona y cuenca que deban servir el ferrocarril, por una comisión formada por los Ingenieros de la División, por una delegación del Consorcio carbonero y por la representación del dueño del proyecto.

Del resultado del reconocimiento y dentro del plazo para el mismo señalado, se levantará acta, y si en la misma se hiciera constar por el Ingeniero Jefe de la División que las características de la línea proyectada se acomodan a las necesidades a servir y al relieve del terreno, y que la zona del trazado está bien elegida por el mismo Ingeniero jefe o por los Ingenieros a sus órdenes, se continuarán las operaciones de confrontación del proyecto, para que éstas y el informe correspondiente se terminen y remitan al Ministerio de Fomento, en un plazo, que no exceda de un día, por cada tres kilómetros de longitud de la línea. En la misma acta, que será en todo caso remitida a la Dirección general de Obras públicas, en el mismo día de su fecha, los demás concurrentes al reconocimiento, podrán formular las observaciones o protestas que juzguen convenientes.

Si la declaración del Ingeniero Jefe, consignada en el acta de reconocimiento fuese contraria a la continuación de las operaciones de confrontación del proyecto, se devolverá éste a los interesados.

Art. 4.° Notificada la Dirección general de Obras públicas de que continúan las operaciones de confrontación, acordará, dentro del plazo de tres días, y en él comunicará las órdenes correspondientes, que mientras

se realizan las mismas operaciones de confrontación se proceda a informaciones públicas, simultáneamente en cada una de las provincias afectadas por el trazado, sirviendo de base a las mismas informaciones los duplicados ejemplares del plano y perfil generales de los cuadros de precios, del presupuesto y de las tarifas.

Las informaciones públicas no podrán exceder de un mes, y serán dirigidas por los Gobernadores civiles, los que acordarán sin demora alguna sean expuestas al público, por quince días improrrogables y para admitir reclamaciones, un ejemplar de los expresados documentos, y que entretanto informen, en plazos máximos de ocho días, sobre el otro ejemplar, el Ingeniero Jefe de Obras públicas y la Comisión permanente de la Diputación provincial.

Todo lo actuado en cada provincia, será remitido con el informe del Gobernador civil respectivo, a la Dirección general de Obras públicas, dentro del plazo de un mes señalado en el párrafo anterior.

Art. 5.° Devuelto a la Dirección general de Obras públicas el proyecto con el informe sobre su confrontación, y recibidas en el mismo Centro directivo las informaciones públicas verificadas en las provincias, se oirá por término de cinco días al Consorcio carbonero, y se pasará el expediente completo al Consejo de Obras públicas para informe, por plazo máximo de ocho días, verificándose en el mismo plazo las diligencias de tasación del proyecto, por el perito que la Administración designe, juntamente con el que, para el mismo efecto se hubiese designado en la solicitud que al proyecto acompaña.

Oído el Consejo de Obras públicas, se resolverá sobre la aprobación del proyecto y se procederá a lo que haya lugar, en relación con la ejecución de la línea o con la subasta de su concesión, de acuerdo con las disposiciones de carácter general o especiales vigentes sobre la materia.

Art. 6.° Si dentro de los diez días siguientes a la fecha de presentación de un primer proyecto para un ferrocarril se presentase otro u otros para la misma línea, y sus documentos fuesen declarados suficientes, según lo que determina el art. 2.°, se acordará se suspenda la tramitación del primero, para que todos los proyectos admitidos se tramiten simultáneamente y sea en su caso aceptado uno de ellos y desechados los demás.

ARTÍCULO TRANSITORIO

En las concesiones de los ferrocarriles secundarios y estratégicos que se otorguen mientras duren las actuales circunstancias, se expresará la condición de ser revisables los presupuestos respectivos, para acomodarlos a los precios de adquisición de los puentes y armaduras metálicas, de carriles y material fijo de la vía y de material móvil, de tracción y de talleres, obligándose a los concesionarios a realizar la adquisición de todos estos elementos del camino mediante subasta o concursos públicos, condicionados e intervenidos por el Ministerio de Fomento.

En su consecuencia, se considerarán con la debida saparación en los presupuestos las explanaciones, obras de fábrica, edificios y cuantas no sean afectadas por dichos precios.

El Gobierno dará cuenta a las Cortes del presente decreto.

Dado en Palacio, a catorce de Marzo de mil novecientos diez y ocho.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Niceto Alcalá Zamora.*

Finalmente, las dos

REALES ÓRDENES DE 17 DE JULIO Y 19 DE AGOSTO DE 1918, que se insertan a continuación, son las dos últimas Disposiciones que han aparecido sobre la materia de que se trata en el presente volumen.

Reales órdenes de 17 de Julio y 19 de Agosto de 1918, aprobando los Estatutos de una Sociedad de nueva creación, titulada "Caja de emisiones con garantía de anualidades debidas por el Estado,,

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Vista la instancia dirigida a este Ministerio y suscrita por la representación del Banco Español de Crédito, Banco de Vizcaya y Sociedad anónima Arnús Garí, en súplica de que por este Departamento se preste aprobación al proyecto de Estatutos de una Caja de emisión de cédulas en represetación de las anualidades debidas por el Estado, por virtud de las obras de construcción de ferrocarriles, ejecutadas por los concesionarios con garantía de interés, de conformidad a lo dispuesto por el Real decreto de 22 de Septiembre de 1917, y se designe a la vez un Comisario Regio que lo represente en su Consejo de Administración;

Considerando que si bien el Estado no tiene interés directo en la constitución y operaciones de la Sociedad, cuyo proyecto de Estatutos se acompaña, por lo cual pudiera excusarse de aceptar la intervención propuesta, es, sin embargo, evidente el alto interés y la conveniencia pública que esa intervención se habrá de derivar en el sentido de facilitar y robustecer grandemente el crédito, tanto respecto a los concesionarios de dichos ferrocarriles, como a los adquirentes de sus derechos,

que de tal suerte podrán obtener con mayores ventajas recursos pecuniarios negociando o capitalizando el importe de los créditos que el Estado les adeuda por dicho concepto,

Y considerando, además, que la intervención aceptada no implica restricción ni monopolio a favor de las entidades solicitantes, sino que puede acordarse por el Gobierno a favor de otras;

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por esa Dirección General y con lo acordado por el Consejo de Ministros, se ha servido disponer la aprobación del proyecto de Estatutos presentado y su inserción en la *Gaceta de Madrid*, sin que esta aprobación implique exclusiva ni monopolio, y sin que por ello contraiga el Estado compromiso alguno con respecto a las operaciones que realice la Caja de emisiones con garantía de anualidades debidas por el Estado; y una vez constituída ésta, de acuerdo con lo que preceptúan las leyes, se procederá a la designación del Delegado Regio a que hace referencia el art. 18 de los Estatutos.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid 17 de Julio de 1918.—*Cambó.*

Sr. Director general de Comercio, Industria y Trabajo.

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Vista la instancia suscrita por las representaciones del Banco Español de Crédito, Banco de Vizcaya y Sociedad anónima Arnús Garí, en la que respondiendo a las indicaciones hechas por este Ministerio respecto a haberse padecido errores en el texto de los Estatutos de la Caja de Emisiones con garantía de anualidades debidas por el Estado, remiten un nuevo ejemplar de los Estatutos modificados, que someten a la aprobación de este Centro ministerial, según escritura otorgada ante el Notario D. Toribio Gimeno, modificando los artículos a que afectan los errores aludidos y solicitando su publicación íntegra en la *Gaceta de Madrid*, anulando el proyecto que figura en la *Gaceta* de 19 de Julio pasado, y

Considerando que los nuevos Estatutos están conformes con las indicaciones antes referidas y corregidos los errores que se notaron,

S. M. el Rey (q. D. g.), se ha servido disponer que se publiquen los referidos nuevos Estatutos en la *Gaceta de Madrid*, anulando los que figuran en la de 19 de Julio y quedando vigentes en todas sus partes las disposiciones generales de la Real orden de 17 del mismo mes, publicada en la referida *Gaceta de Madrid*.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid 19 de Agosto de 1918.—*Cambó.*

Sr. Director general de Comercio, Industria y Trabajo.

ESTATUTOS de la Caja de Emisiones con garantía de anualidades debidas por el Estado

CAPÍTULO I

Denominación, duración y objeto

Artículo 1.° Bajo la denominación de Caja de Emisiones con garantía de anualidades debidas por el Estado, se constituye una Sociedad anónima, cuyo objeto será el determinado en el art. 2.° de estos Estatutos.

El domicilio de la Sociedad será Madrid.

Art. 2.° El objeto social único de la Caja de Emisiones de anualidades debidas por el Estado, es la compra y capitalización de las anualidades debidas por el Estado, por razón de la garantía de interés acordado a los concesionarios de ferrocarriles, así como también a los particulares o Sociedades concesionarias de obras públicas y la emisión de cédulas por las cantidades que permita la capitalización de las anualidades adquiridas.

La Sociedad no podrá practicar más operaciones que las enunciadas.

CAPÍTULO II

Capital social

Art. 3.° El capital social será de cinco millones de pesetas, representadas por 10.000 acciones de 500 pesetas nominales cada una.

Estas acciones son nominativas, y su transmisión para ser eficaz, requiere la autorización del Ministerio de Fomento.

La Sociedad no podrá empezar sus operaciones hasta que haya justificado ante el Gobierno un primer desembolso de 50 pesetas por acción, o sea el 10 por 100 de su valor nominal.

El resto del capital será desembolsado cuando lo acuerde el Consejo de Administración. El producto de los fondos disponibles no podrá ser empleado más que en la compra de fondos públicos, cédulas del Banco Hipotecario de España o de sus propias cédulas.

Art. 4.° También se crearán 10.000 partes de fundador, que serán adjudicadas a las entidades iniciadoras del negocio.

Art. 5.° En caso de aumento del capital social tendrán los accionistas un derecho de preferencia para la suscripción de acciones nuevas en la proporción determinada por la Junta general.

Art. 6.° La Sociedad no reconoce más que un solo propietario por cada acción.

CAPÍTULO III

De las operaciones sociales y emisión de cédulas

Art. 7.° La Sociedad podrá adquirir de las Compañías de ferrocarriles, así como también de los particulares o Sociedades concesionarias de obras públicas que disfruten para todo o parte de su capital de la garantía de interés acordada por el Estado, las anualidades que estas Compañías disfruten o las obligaciones emitidas por estos concesionarios con dicha garantía, y podrá

emitir cédulas al portador por el importe y plazos que permitan las anualidades adquiridas.

Art. 8.° Las cédulas que la Sociedad emitirá serán títulos al portador, reembolsables en fecha igual o anterior a la que alcance la duración de la garantía de las anualidades que el Estado debe abonar, y constituirán series de 100.000 cédulas, numeradas correlativamente.

Art. 9.° La Sociedad ostentará la representación de los Obligacionistas ante las Compañías concesionarias, y celebrará con ellas los contratos necesarios para percibir directamente del Estado las subvenciones y anualidades debidas a aquéllas.

Art. 10. La Sociedad podrá negociar con banqueros e intermediarios la colocación de sus cédulas, que podrán cotizarse en las Bolsas del Reino.

Art. 11. La Sociedad gestionará la admisión de sus valores por la Comisaría de Seguros, y para fianzas, en la Caja General de Depósitos.

CAPÍTULO IV

Administración de la Sociedad

Art. 12. La Sociedad estará administrada por un Consejo compuesto de diez miembros, designados por la Junta general, los cuales serán siempre reelegibles. Por excepción, el primer Consejo se compondrá de las personas designadas en el acta de constitución de la Sociedad.

A partir del tercer ejercicio cesarán cada año en sus funciones dos de los Administradores. El orden de salida lo designará la suerte. El Consejo nombrará uno de sus miembros para Presidente.

Art. 13. El Consejo de Administración representa a la Sociedad y tiene para ello los poderes más amplios para las gestiones de los asuntos de la Sociedad, dentro de los límites de los Estatutos.

El Consejo de Administración podrá delegar en uno o más de sus miembros o uno o más mandatarios de dentro o fuera de la Sociedad, todos o parte de sus poderes.

Art. 14. El 31 de Diciembre de todos los años, el Consejo cerrará el balance, y lo someterá en el primer trimestre del año a la aprobación de la Junta general, que se convocará con las formalidades usuales, y a la que se someterá asimismo la Memoria redactada por el Consejo de Administración.

La aprobación del balance por la Junta general, servirá de descargo al Consejo de Administración.

Art. 15. Las entidades financieras Banco Español de Crédito, Banco de Vizcaya y Sociedad anónima Arnús Garí, en tanto sean accionistas de esta Sociedad, se reservan el derecho de nombrar cada una de ellas un Comisario de cuentas que verifique los documentos sometidos por el Consejo a la Junta general.

Art. 16. Las cédulas representativas de las anualidades, estarán firmadas por dos Consejeros.

Se anularán cada año, en Junta general ordinaria, los títulos amortizados.

Art. 17. Antes de entrar en funciones los Administradores acreditarán la propiedad de 50 acciones inscritas a su nombre, que depositarán en la Caja de la Sociedad.

Estos valores, que constituirán la garantía de su gestión, serán inalienables hasta después de la aprobación del balance del año en que cesaron en sus funciones.

Art. 18. El Gobierno tendrá el derecho de nombrar un Comisario regio en la Sociedad y de fijar su retribución.

CAPÍTULO V

Junta general

Art. 19. La Junta general se compone de los accionistas propietarios, un año antes, por lo menos, de su celebración de 50 acciones inscritas a nombre suyo. Los ausentes pueden hacerse representar por un accionista que tenga voto por sí propio.

Diez acciones darán derecho a un voto.

Art. 20. La Junta general se reunirá anualmente antes del 31 de Marzo; estará presidida por el Presidente del Consejo de Administración, quien nombrará dos escrutadores entre los accionistas.

La Junta discutirá la Memoria, aprobará el balance, fijará la retribución de los miembros del Consejo y de los Comisarios y procederá a la elección de los miembros salientes del Consejo de Administración.

Podrá ser convocada extraordinariamente siempre que el Consejo lo crea necesario, o a petición de los accionistas que representen la quinta parte del capital social.

Art. 21. Las reuniones serán ordinarias o extraordinarias, se anunciarán, por lo menos, con quince días de anticipación, mediante anuncio inserto en la *Gaceta* y en uno de los principales periódicos de España.

Toda convocatoria indicará los asuntos sobre los cuales tiene que deliberar la Junta.

CAPÍTULO VI

Modificaciones de los Estatutos

Art. 22. No podrá introducirse ninguna modificación en los Estatutos si no es por la Junta general convocada con este objeto, a la que concurran las tres cuartas partes de las acciones y en la que se tomarán acuerdos por mayoría de dos tercios de los votos.

Si en la primera convocatoria la Junta no reuniese las tres cuartas partes de las acciones, se convocará otra en los plazos y en la forma indicada en el art. 21; esta segunda Junta tomará acuerdos, cualquiera que sea el número de acciones representadas por la misma mayoría de los dos tercios de los votos.

En ninguno de los casos podrá introducirse modificación de tal naturaleza que varíe la esencia de las operaciones de la Sociedad. Toda modificación de los Estatutos deberá ser aprobada por el Gobierno.

CAPÍTULO VII

Distribución de beneficios

Art. 23. De los beneficios líquidos de la Sociedad, después de deducir todas las cargas, intereses y amor-

tizaciones, etc., se deducirá un primer dividendo de 5 por 100 para las acciones con arreglo al capital desembolsado, y el resto se distribuirá como sigue:

Diez por ciento al Consejo de Administración.

Diez por ciento a la constitución de un fondo de reserva estatutario hasta el 50 por 100 del capital desembolsado.

Cincuenta por ciento a las acciones.

Treinta por ciento a las partes de fundador.

Madrid, 9 de Agosto de 1918.

De lo expuesto se deduce que los años transcurridos en lo que va de siglo, constituyen lo que pudiéramos llamar la segunda época legislativa de nuestros ferrocarriles secundarios.

Hemos visto que esta segunda época no ha sido tan estéril como la primera que en páginas anteriores reasumimos, fijando sus características; pero por la historia que se ha hecho de la misma —y en especial por algunos de los últimos documentos que se han copiado— es evidente, según espontáneamente declaran las más altas representaciones del Poder público, que no se ha llegado aún a dar con la clave para resolver —ni aun quizá con la brújula para orientar— el problema de nuestros pequeños ferrocarriles, que con tantos nombres aparecen ya en escritos oficiales.

* * *

Al terminar este capítulo, cúmplenos declarar que en su confección hemos perseguido dos finalidades: la primera, que sirva de colección legislativa completa en cuanto permanece vigente; la segunda, que dé cabal idea de la evolución, no sólo de nuestras leyes positivas, sino también del pensamiento que las ha inspirado.

Para conseguir lo primero, hemos transcrito íntegramente las Leyes en vigor y sus principales disposiciones complementarias; para obtener lo segundo, hemos apelado a igual procedimiento en todos aquellos casos en que —además de requerirlo su importancia— estábamos convencidos de que un extracto, por hábilmente que se redactara, restaría exactitud y, sobre todo, fuerza y vida a ciertos documentos, más elocuentes en sí mismos, sin disputa, que lo serían reasumidos, aunque fuesen acompañados de cualquier clase de comentarios, de los que, por otra parte, ya dijimos en su lugar que nos habíamos propuesto prescindir en absoluto.

CAPÍTULO III

Características fundamentales de las legislaciones española y extranjeras

La índole de esta obra excluye todo lo que sea o parezca crítica de la legislación española, y aun de las extranjeras, pues las opiniones que sobre ellas se emitieran, reflejarían necesariamente juicios sobre la política ferroviaria española en cuanto se refiere a los secundarios y estratégicos.

Pero como la organización y funcionamiento de ese grupo de ferrocarriles —que con las denominaciones más variadas, y no siempre claras y precisas, de secundarios, estratégicos, locales, departamentales, comunales, vecinales, económicos, pequeños ferrocarriles, etc., etc., constituyen una especialidad dentro de las vías férreas en general— presenta características muy distintas y señaladas en cada país, que no corresponden exactamente, ni mucho menos, con las líneas generales de su política ferroviaria —y como los resultados de los distintos sistemas son poco conocidos aún, porque en muchas naciones, y sobre todo en España, es muy reciente todo lo que se refiere a este medio especial de comunicación —es preciso agrupar y sistematizar los datos, para facilitar al lector el estudio que necesita hacer, si desea formar juicio acerca del problema.

Nos referiremos únicamente en este capítulo a la legislación española y a los tres tipos de las extranjeras (Francia, Alemania y Bélgica) que, por los motivos ya expuestos, hemos estudiado con más detenimiento.

* * *

La legislación sobre pequeños ferrocarriles, es en todas partes consecuencia lógica de la respuesta que se dé a tres preguntas fundamentales, a saber:

1.ª Qué criterio nacional debe aceptarse en materia de política ferroviaria de conjunto y, dentro de ella, respecto a los pequeños ferrocarriles.

2.ª Cuántos y cuáles de estos últimos se necesitan; y

3.ª Cómo se han de construir y explotar.

La contestación a la primera pregunta, exige la solución de varios problemas, como son: la *densidad* de la red de pequeños ferrocarriles en relación con la extensión superficial del país, con su población absoluta y relativa, con la densidad de las redes principales, y con las características económicas regionales; la resolución, también, de las múltiples y complejas cuestiones técnicas y económicas que suscita la necesidad de asegurar, en el más amplio sentido de la palabra, el *enlace* adecuado de ambas redes; y, por último, se requiere dar la indispensable nitidez a dichos conceptos fundamentales, concretándolos por medio de una *nomenclatura* precisa y de una *clasificación* tan rigurosa en sí, como elástica en el sentido de que debe prestarse a las naturales modificaciones

o transferencias que el desarrollo de toda la red de grandes y pequeños ferrocarriles necesariamente ha de provocar en el curso de los tiempos.

Como consecuencia de la respuesta a la primera cuestión, ha de contestarse concretamente a la segunda, estableciendo, con arreglo a las condiciones que en cada momento concurran en las distintas regiones del país, el *Plan* de los pequeños ferrocarriles que han de construirse; sin que la palabra «plan» haya de tener precisamente la significación estricta que le atribuyen las Leyes españolas.

Y, por último, sobre la base de las dos soluciones generales antes indicadas, habrá que responderse a la tercera pregunta determinando el o los *sistemas de construcción y explotación* que conviene adoptar y el modo más acertado de combinarlos.

En ninguna de las obras consultadas sobre esta materia especial de pequeños ferrocarriles, hemos visto enfocado el problema en la forma en que aquí se presenta; pero estimamos lógica en principio y real en la práctica esta manera de plantearlo, como nos lo demuestra la evolución de dichos ferrocarriles en las diferentes naciones, cada una de las cuales de un modo consciente o inconsciente, acertado o erróneo, se ha visto fatalmente obligada a contestarse a las tres preguntas formuladas antes, según se explana a continuación.

PRIMERA CUESTIÓN

Criterio nacional de política ferroviaria en general y respecto a los pequeños ferrocarriles en especial

Sin entrar aquí a señalar matices en la política ferroviaria general, tarea impropia de este lugar, basta llamar la atención sobre la coincidencia absoluta de todas las naciones, en el momento actual, en considerar a los ferrocarriles como servicio público del que dependen tantas manifestaciones de la vida económica, de las relaciones sociales de todo género y de la defensa nacional.

A este concepto llegó Alemania cuando, al conceder a la iniciativa privada las principales líneas, dejó ya preparada la política de rescate que, seguida constante y metódicamente, llegó a su completa realización cincuenta años más tarde. Bélgica tuvo desde el primer momento el mismo criterio y a él obedeció la construcción de sus líneas por el Estado a partir de 1834. Francia, aunque con vacilaciones, vino por fin a aceptar el mismo punto de vista, como lo revela la política de convenciones característica del régimen francés, la formación de una red del Estado y el rescate del Oeste. Suiza, Italia, Holanda, Dinamarca, Suecia, Noruega, Rusia, el Japón, etcétera, etcétera, que en todo o en parte han rescatado sus ferrocarriles, participan del mismo concepto. Inglaterra, que durante mucho tiempo asimiló los ferrocarriles, aunque no en absoluto, a una industria privada, en sus Colonias primero y, bajo la presión de las necesidades de la guerra, en la misma metrópoli hoy, ha proclamado, quizá con más claridad que nadie, el principio de que el ferrocarril es un servicio público. Y algo análogo puede decirse también de los Estados Unidos de la América del Norte.

Si, dentro de dicho concepto general, hay muchas y muy notables modalidades en aquella parte de la política ferroviaria que se refiere a las grandes redes, es natural que las divergencias sean mayores en cuanto concierne a los pequeños ferrocarriles.

Así se ve que Bélgica, al lado de su gran red —en que se comprenden líneas que forman sus arterias principales y otras que las entrelazan, formando un conjunto en que, naturalmente, todas tienen igual ancho y se hallan sometidas al mismo régimen legal— creó otra red, la de *ferro-*

carriles vecinales, la cual se define diciendo que «son los que sirven Centros populosos y regiones industriales y agrícolas y que, atendiendo a los intereses locales, ponen en comunicación las grandes aglomeraciones, las ciudades, pueblos y aldeas, uniéndolas con los ferrocarriles de interés general, a los que sirven ordinariamente de afluentes».

En Alemania, el concepto fundamental de los ferrocarriles, resulta, según ya se advirtió, de la clasificación incluída en el capítulo I del presente Título. En ella se ve que —del mismo modo que Bélgica, pero con palabras aun más claras y expresivas— agrupa en dos grandes categorías todos los ferrocarriles destinados al tráfico público, incluyendo en la 1.ª los *principales* y los *secundarios*, que no tienen entre sí otra diferencia que la importancia o volumen de aquél, porque, según impone su trazado, los últimos sirven a las grandes arterias con las que están invariablemente unidos y a las que se hallan subordinados, por lo cual han de tener forzosamente el mismo ancho de vía y estar dispuestos, por sus obras de fábrica, para permitir el intercambio de material móvil, siendo, por lo tanto, líneas sometidas, en todo, al régimen legal de las principales, salvo en aquellas prescripciones reglamentarias especiales que corresponden a lo más limitado de su tráfico. Al lado de dicha 1.ª categoría, se forma una segunda con la denominación general de *ferrocarriles locales* explotados con fuerza mecánica, en la que se incluyen los *económicos* y los tranvías. En Alemania, donde ello es posible, se prevee, además, que un ferrocarril local pase a ser, por el desarrollo que adquiera, de interés general, con lo cual la clasificación que se expuso en el capítulo I, aunque muy *rigurosa*, tiene toda la *elasticidad* que se requiere para hacerse cargo de las necesidades de cada momento. El caso es muy improbable que se dé en Bélgica, porque era ya tan completa y densa la red de interés general cuando se construyeron los ferrocarriles vecinales, que es dificilísimo que éstos puedan perder su carácter netamente definido.

En Francia, ya se indicó que la Ley de 1865 no definía los *ferrocarriles de interés local*, siendo preciso recurrir a la exposición de motivos de aquella y a una Memoria del Ministro de Obras públicas, Mr. Armand Béhic, para encontrar un concepto de los mismos, que allí se expresa diciendo: «Se considerarán como una nueva categoría de ferrocarriles, llamados de *interés local*, aquellos que tengan una longitud de 30 a 40 kilómetros a lo más, y estén destinados exclusivamente a unir las localidades secundarias con las líneas principales, sin atravesar ni montañas elevadas ni valles anchos, de modo que no tengan que efectuarse obras de arte capaces de aumentar los gastos de primer establecimiento». Aunque no se diga taxativamente, se ve muy claro que la Ley francesa de 1865 distinguió entre *ferrocarriles secundarios*, y *de interés local:* los primeros —según se desprende de la lectura de dicha Ley y de las demás que con ella se relacionan, así como del estudio de todas las obras francesas que tratan de esta materia— se consideraron siempre de interés general; lo que se confirma, no sólo por el nombre dado a los otros por oposición, sino también por el concepto que acaba de copiarse, sea cualquiera la precisión y exactitud del mismo. La vigente Ley francesa de 1880, no aportó en este sentido ningún esclarecimiento.

* * *

Nuestra Ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, define en su art. 3.º los *ferrocarriles de servicio general*, diciendo que «son los que se entregan a la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías».

La Ley de 30 de Julio de 1904, define en su art. 1.º los *ferrocarriles secundarios*, diciendo que «para los efectos de la presente Ley, se considerarán ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público con motor mecánico que en adelante se concedan y no estén comprendidos en la red de los de servicio general tal como se halla definida y establecida en el capítulo 1.º de la Ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877», constituyendo esa red aquellas lí-

neas que define el art. 3.° antes copiado de la Ley de 1877 y que su art. 5.° establece son las que están comprendidas, línea por línea, en el Plan fijado en la de 2 de Julio de 1870 y en la citada de 1877, así como también «las que en lo sucesivo se incluyan en el mismo» Plan.

Las Leyes de ferrocarriles secundarios de 1908 y 1912, no alteran en lo más mínimo el concepto fundamental de la de 1904, que en aquellas se reproduce con las mismas palabras.

La legislación española sobre ferrocarriles secundarios, parte del concepto de que casi toda la red de líneas principales está ya construída. Esto se comprueba leyendo la recientemente promulgada, y, en especial, la declaración concreta con que empieza la exposición de motivos del proyecto de ley de 1901, copiada en el capítulo anterior; pero se ve también que ya en 1866 se tenía la misma creencia, expresada con absoluta claridad en la Real orden de 1.° de Septiembre de dicho año y que igualmente ha sido transcrita.

Se ve además, que nuestra legislación sobre la materia no señala ningún criterio a que el legislador debiera ajustarse para incluir cualquier nuevo ferrocarril, bien entre los principales, adicionándolo al Plan de 1877, o entre los secundarios, agregándolo a su Plan correspondiente.

Tampoco se establece distinción entre ferrocarriles propiamente secundarios y líneas de interés local, como se hace en las legislaciones extranjeras que más arriba se han citado y en otras muchas.

* * *

El art. 33 de la Ley de 1904 dice: «El Consejo de Ministros, a propuesta de la Comisión encargada de formar el Plan de los ferrocarriles subvencionados con garantía de interés, decidirá cuáles de éstos deberán ser considerados *estratégicos*, y, para la concesión y explotación de los que tengan el expresado carácter, se impondrá como condición precisa que el Consejo de Administración de las Empresas concesionarias se componga, exclusivamente y en todo tiempo, de ciudadanos españoles y con residencia permanente en España».

El art. 1.° de la Ley de 1908 dice en su tercer párrafo: «Se considerarán *ferrocarriles estratégicos* aquellos que, con independencia del servicio que presten a otros intereses generales, atiendan directamente a necesidades o conveniencias de la defensa nacional»; cuyo párrafo queda intacto en la Ley de 1912.

Este concepto de los ferrocarriles estratégicos, por la forma y lugar en que se expresa, es absolutamente privativo de la legislación española, sin que en ninguna de las extranjeras se encuentre nada análogo.

* * *

Las *densidades* ferroviarias, tal como se han definido más arriba, pueden verse, para España y las tres naciones extranjeras que hemos estudiado con más detenimiento, en el capítulo I y en los gráficos del presente Título.

* * *

Respecto a la cuestión del *enlace* entre las redes de ferrocarriles de interés general y local, es bien sabido que se reduce, fundamentalmente, al problema de los *anchos de vía*.

En este mismo capítulo y en el I del Título, se ha hecho notar que, fuera de España, han resuelto ese problema dando a los *secundarios* el ancho de vía normal en cada nación y proyectando sus obras de fábrica para que permitan el intercambio de material móvil con las grandes redes.

En algún país, como Alemania, una parte muy considerable de los ferrocarriles *locales* tiene también ese mismo ancho de vía; y allí y en Bélgica —donde todos los *vecinales* son de vía estrecha— es criterio general no adoptar esta última más que cuando las condiciones del tráfico hacen

que las cargas que resultan de los gastos de transbordo sean menores que el sobreprecio de primer establecimiento para una vía de ancho normal; porque en todos aquellos casos en que no se trata de un servicio puramente local, y por tanto limitado, los ferrocarriles son de vía normal y forman parte de la red general.

SEGUNDA CUESTIÓN

Plan de pequeños ferrocarriles

También la legislación sobre esta materia ofrece en España una particularidad con la que no se encuentra analogía en ninguna de las extranjeras.

Las Leyes españolas presentan un *Plan completo* de los ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados por el Estado, que deben construirse reuniendo las líneas en grupos que habían de adjudicarse a la vez, y asignando a cada región un determinado número de kilómetros (Plan de 1905), a más de fijar la longitud total máxima (Leyes de 1904, 1908 y 1912).

Nada de esto se ha hecho en aquellos países cuya legislación se ha estudiado con más detenimiento, ni en muchos otros. Recuérdense, a este propósito, las formas de concesión y la organización general de los ferrocarriles *vecinales* en Bélgica, de los de *interés local*, *departamentales* o *comunales* en Francia, y de los *locales* en Alemania, que no se reproducen aquí para evitar inútiles y enojosas repeticiones.

Para que el lector pueda hacer la debida comparación entre estos sistemas —en los que no existe ningún plan establecido *a priori*, en la forma que lo determina nuestra legislación— y el que ésta acepta, conviene poner de relieve las características de los planes españoles de ferrocarriles secundarios y estratégicos.

El primero de estos —según se ha explicado en el capítulo anterior— fué el de 1893; y ya se vió que no tuvo eficacia alguna, pues ni siquiera llegó a adquirir fuerza legal.

Por consiguiente, no debemos ocuparnos aquí del mismo; y, en cambio, conviene estudiar con especial interés el de 1905, porque —salvo modificaciones que no afectan al número, longitud, ni trazado de las líneas— es el que se mantuvo íntegramente en la Ley de 1908 primero, y en la de 1912 después, continuando hoy en vigor, si bien con algunas variaciones que no destruyen su esencia, y no escasas adiciones hechas por Leyes y Disposiciones especiales posteriores, según se detalla en el capítulo que sigue inmediatamente a éste.

En el anterior, hemos transcrito íntegramente la Memoria de la Comisión que formuló dicho Plan; pero, a nuestro juicio, el documento verdaderamente revelador de los trabajos de aquella, es la obra: «Ferrocarriles secundarios, por el Comandante de Ingenieros D. Eusebio Jiménez Lluesma, Vocal de la Comisión.—Memoria sobre los trabajos de la Comisión para formar el Plan de ferrocarriles secundarios subvencionados por el Estado.—Madrid.—1906». A ella nos referiremos, pues, con bastante frecuencia, en las líneas que siguen.

* * *

Al empezar sus trabajos, tropezó la Comisión con la dificultad de que, al parecer, los Vocales no habían recibido instrucciones concretas de los Centros cuya representación ostentaban. Así lo afirma, por lo que a los de Guerra respecta, el Sr. Lluesma. «Nada decía —escribe— la Real orden respecto del plan de conducta que debían seguir en el seno de la Comisión los representantes del

Ministerio de la Guerra. Y como no se nos dieron instrucciones, ni verbales ni por escrito, interpreté que se dejaba libre por completo la iniciativa de los que llevábamos tan honrosa representación, obrando cada uno de nosotros como mejor nos aconsejaran los sentimientos patrióticos y el amor a las Instituciones militares».

Esto explica que el mismo Vocal pudiese decir unas páginas antes: «La Ley de ferrocarriles secundarios ha tenido gestación laboriosísima; ha sido producto de una patriótica transacción entre las distintas opiniones y las diferentes tendencias de todos cuantos intervinieron en la resolución de este importantísimo problema ferroviario. Complemento la red secundaria de la red de ferrocarriles en explotación y de la que forma el conjunto de líneas proyectadas, líneas concedidas, o líneas declaradas de interés general, era la esperanza de los que abogaban porque España se pusiera a la altura de las demás naciones europeas en lo que se refiere a la red de vías férreas. Pero una Ley a la cual se llega por transacciones de unos y de otros, no puede ser la última palabra en todo cuanto comprende la rectificación y complemento del sistema ferroviario español».

Y añade algo más adelante: «La representación del Ministerio de la Guerra debía fusionarse, según el espíritu de la Ley, con todos los elementos que constituían la Comisión. No se trataba de elementos homogéneos; se trataba, por el contrario, de representaciones varias, de aptitudes distintas, de conocimientos especiales propios de la carrera, de la profesión, o de los estudios particulares de cada uno. El Plan de ferrocarriles secundarios debía ser el resultado de los trabajos de la Comisión. El dictamen debía ser la resultante de las distintas opiniones, de las distintas aptitudes, de los variados conocimientos que caracterizaban a los señores que constituían la Comisión. Esta resultante es la que buscaba el legislador al confeccionar la Ley; esta es la significación que tiene el dictamen, en el que desaparecen todas las opiniones particulares, para dar paso al espíritu que informó los trabajos de la Comisión de ferrocarriles secundarios».

* * *

Se agravaban estas dificultades, al tener que repartir un número fijo y no muy elevado de kilómetros entre todas las provincias españolas, que, naturalmente, procuraban salvar los intereses particulares de cada una, haciendo uso de las facultades que las disposiciones legales de 1904 les reconocían en esta materia, según se ha expuesto en el capítulo anterior.

Dice el mismo Sr. Lluesma, a este propósito: «Ahora bien; llega una propuesta de Cataluña y para las cuatro provincias catalanas pide *tres mil kilómetros* de ferrocarriles secundarios, o sea el *60 por 100* de lo que corresponde a toda España. Ciudad Real propone, en primer lugar en el orden de preferencia, una línea de 70 kilómetros, en segundo, una de 80, en tercero, una de 56, y luego otra de 130, y otra, y otra..... hasta siete líneas distintas».

Y no consistía sólo la dificultad en conceder a cada provincia el número de kilómetros a que aspiraba, sino en armonizar el trazado de las líneas cuya inclusión en el Plan se solicitaba, con ciertas restricciones que imponía la Ley; tal era, por ejemplo, la de evitar que los nuevos ferrocarriles fueran paralelos a otros ya construídos en la misma zona. [1] «Unas provincias —añade el Sr. Lluesma— por exceso de kilómetros, como las citadas; otras, como Huelva, que propone la línea de Hinojos a La Rábida, paralela a la de Sevilla a Huelva; o como Córdoba, que propone la línea de Alcaudete a La Roda, paralela a la de Espelúy a Puente Genil.....»

* * *

Una particularidad muy saliente de la Ley de 1904, era la *división en grupos* de todo el Plan,

(1) Regla 3.ª de la R. O. de 8 de Agosto de 1904, copiada en el capítulo II.

cada uno de los cuales debía contener un cierto número de ferrocarriles que sumaran aproximadamente igual número de kilómetros por grupo. Como cada uno de éstos debía ser adjudicado en bloque, incluyendo en la subasta cuantas líneas lo componían, la Comisión previó el caso de que muchos —si no todos— no encontrarían Empresa dispuesta a construir sus diferentes líneas, porque entre ellas, algunas prometían sin duda un desastroso resultado económico.

Esta consideración dió lugar al estudio y propuesta de un Plan *adicional*, o *supletorio*, idea de la Comisión que, según ya se dijo, recogió el Gobierno dándole forma oficial.

Las dificultades antes indicadas que partían de la posición que en este asunto adoptaron las provincias, y del sistema de grupos, y el criterio de la Comisión para salvarlas, se encuentra tan gráficamente expresado por el Sr. Jiménez Lluesma en su repetida Memoria, que a continuación se copian los párrafos más salientes:

«Son muy pocos los 5.000 kilómetros que se fijan en la Ley de ferrocarriles secundarios para satisfacer todas las aspiraciones de las distintas comarcas españolas. Y son muchos, muchísimos para que los entusiastas de la red secundaria veamos realizado nuestro ideal. En todas estas generalidades que vamos explanando sobre la Ley, se ponen a la vista las dificultades que la Comisión tuvo para proponer una red de *fácil construcción*. Las provincias proponen en primera instancia. La Comisión, en vista de las propuestas provinciales, y recabando su independencia de criterio, formula un Plan que esté dentro de lo que la Ley dispone. Pasa este Plan al Consejo de Ministros, y el Gobierno lo aprueba o lo rechaza. Si lo aprueba, el Plan se publica en la *Gaceta* y se prepara todo para la subasta de los distintos grupos de 200 kilómetros.

»Damos fin con la subasta al período de las ilusiones y entramos en el terreno de la realidad. Los pueblos, no todos han comprendido la Ley de ferrocarriles secundarios. Creen ellos que los proyectos se los va a dar hechos el Ministerio de Agricultura. Creen los pueblos que el Estado se encarga de la construcción de los ferrocarriles secundarios, confundiendo estas líneas con las carreteras. El empeño tan grande que hubo para la inclusión en el Plan de ferrocarriles secundarios de líneas costosas que debían servir comarcas pobres, obedece al criterio de que la línea incluída en el Plan será construída por el Estado. Cuando se vea que todo esto no es verdad, esos pueblos que tantas gestiones hicieron para tener incluído *su ferrocarril* en el Plan principal, es fácil que, en vez de luchar con tesón para atraer una Compañía constructora, sean presa de un gran desaliento, y que no vuelvan a pensar en la línea por la que tanto trabajaron.

»La fuerza de opinión que ha venido de provincias a Madrid durante el período de gestación del Plan de ferrocarriles secundarios, debía volver, *reforzada*, a las provincias, para que los pueblos entren en el terreno práctico y para que se preparen a cooperar a la gran obra de construcción de la red secundaria. Porque si este primer ensayo fracasa, tendremos que renunciar a la construcción de los 5.000 kilómetros autorizados por la Ley.

»Y como la Comisión tuvo presente el posible fracaso del ensayo, se adelantó a los acontecimientos y propuso un *Plan adicional*. Como este Plan adicional no está consignado en la Ley ni nadie sabía que se iba a confeccionar, ha sorprendido a la opinión, y no todo el mundo ha comprendido la inmensa transcendencia que tiene.

»La limitación de la red secundaria a 5.000 kilómetros; el prorrateo de estos 5.000 kilómetros entre las 49 provincias españolas; las propuestas provinciales que hubo que tener en cuenta; los estados de opinión que había que respetar; el amor propio de las provincias que era preciso satisfacer; y los entusiasmos inconscientes que no debían apagarse con crueldad, eran causas poderosas para que el Plan de ferrocarriles secundarios propuesto por la Comisión no fuese tan viable, tan fácil de verlo realizado como desean los buenos españoles.

»El remedio estaba en manos del Gobierno, pues nada más sencillo que sustituir la línea o el grupo de líneas que no tuviese postor en la subasta, por otras de menos coste y de más vida propia.

Pero el Gobierno necesitaba para esto que se ampliase el Plan primitivo y que se le diesen los medios para sustituir las líneas que no encontrasen Compañía constructora, por otras que fuesen solicitadas por las entidades financieras. Y a salvar esta dificultad vino el acuerdo de la Comisión, proponiendo al Gobierno un Plan adicional de ferrocarriles secundarios. Ya no habrá peligro de que no se disponga de grupos o de líneas sueltas que sustituyan —con el mismo número de kilómetros— a las que no queden rematadas en la subasta; en el Plan adicional se dispone de más de 3.000 kilómetros para estas sustituciones..... Ese nombre de Plan adicional no es realmente el que le corresponde, y conviene que aclaremos esto para que quede perfectamente fijado el criterio de la Comisión.

»Dicho Plan complementario puede ser adicional, o supletorio. Para que fuese verdaderamente adicional, haría falta una Ley de ampliación, elevando el número de 5.000 kilómetros —que es el de la Ley de ferrocarriles secundarios— a lo que resultase de sumar a adicionar a esos 5.000 kilómetros, los del Plan complementario. Si este Plan no ha de ser adicional, o de suma, o de ampliación, sino supletorio o de sustitución, no se necesita del concurso de las Cortes; basta para ello la aprobación del Gobierno. Y suponiendo que sea un Plan supletorio, claramente se ve la importancia que tiene para la realización de lo que perseguía el Legislador al votar la Ley. Eligiendo las líneas convenientes, se irá completando la red secundaria y se tendrá expedito el camino para llegar a los 5.000 kilómetros construídos y en explotación..... Tal importancia dió el Gobierno de Su Majestad al Plan adicional o supletorio que la Comisión propuso, en previsión de dificultades futuras, que no sólo lo aprobó, sino que mandó ampliarlo, fiándolo todo a la prudencia de la Comisión de ferrocarriles secundarios. Con esta ampliación, que se hizo en cumplimiento de la Real orden de 16 de Marzo de 1905, el Plan adicional llegó a tener cerca de 5.000 kilómetros.»

* * *

Por primera vez se presentaba el problema de definir los ferrocarriles *estratégicos*, sobre cuyo punto la Ley de 1904 no daba orientación alguna, limitándose en su art. 33 a encomendar a la Comisión informara cuáles de los del Plan de secundarios debieran considerarse como estratégicos.

Las vacilaciones de los Vocales de la Comisión sobre este punto, fueron grandes; pues, aparte de la falta de instrucciones que, según queda antes dicho, no recibieron de los Centros cuya representación ostentaban, la particularidad especialísima de nombrarse por primera vez en nuestra legislación de ferrocarriles el vocablo «estratégicos» en una Ley de secundarios, hizo que los Vocales Delegados del ramo de Guerra —los más llamados a entender en esta materia— se encontraran frente a un problema de orden técnico-militar, sobre el que el Sr. Jiménez Lluesma hace en la expresada Memoria las siguientes consideraciones:

«El Ministerio de la Guerra tendrá que llamar la atención del Gobierno de S. M. sobre la imperiosa necesidad de poner costas y fronteras en buen estado de defensa, y tendrá, al mismo tiempo, que demostrar la íntima conexión que existe entre la fortificación, el armamento y el buen trazado de la red ferroviaria del territorio. Fortalezas y ferrocarriles son los dos principales elementos de la defensa nacional. Esos dos elementos tan necesarios para la defensa, la fortaleza y el ferrocarril, el aumento de fuerza de una posición por las obras construídas, y el aumento de efectivo en el campo de batalla por la facilidad de transporte de tropas, de municiones y de víveres, se complementan de tal modo que nada es el uno sin el otro; que nada vale una plaza fuerte sin comunicaciones ferroviarias, y nada vale un ferrocarril sin buenos puntos de apoyo fortificados; esos dos elementos reunidos, constituyen la base, el nervio, el fundamento, la mayor garantía de solidez de una buena defensa del territorio nacional. Y por eso debe pedirse la fortificación de costas y fronteras, al pedir que se complete nuestra red de vías férreas.

»No es posible desconocer las dificultades con que tendrá que luchar el Ministerio de la Guerra para sacar adelante un Plan de conjunto de fortalezas y de ferrocarriles de interés militar; pero tampoco es posible desconocer que no se resolverá el problema capital de poner el territorio español en buenas condiciones de defensa, sino se ataca con brío y con decisión; si no se plantea ese problema con toda la claridad que exige la colosal importancia que tiene para el buen nombre de España; si no se lucha sin descanso para conseguir lo que la Patria pide con necesidad imperiosa.»

De aquí deduce el Sr. Lluesma la necesidad de realizar un Plan de conjunto y la ineficacia de los de detalle:

«Planes de detalle —dice— serían los proyectos de proponer Leyes especiales, línea por línea, para las que más adelante se irán estudiando. Plan de detalle es el de empezar la construcción del campo atrincherado de Jaca, dejándolo aislado del de Pamplona..... Y planes de detalle y poco eficaces serán todos aquellos que se inspiren en un criterio estrecho y en una timidez que sea la negación de toda nuestra historia y de todas nuestras tradiciones. Nada haremos con Planes de detalle: es preciso atacar de frente el Plan de conjunto. La defensa de costas y fronteras no será nunca lo que debe ser, si no se establece un íntimo enlace entre la fortaleza y el ferrocarril..... España ocupa, por su gran valor estratégico, una situación excepcional: los puntos estratégicos deben ponerse al abrigo de un golpe de mano. Aquí no hay punto estratégico; es estratégico todo el territorio español; y por esto, todas las reformas, todos los proyectos, todo cuanto se intente en el orden militar, debe subordinarse, debe supeditarse a la resolución del gran problema de la defensa nacional.»

De estas nociones fundamentales, tan claramente expuestas, deriva el Sr. Lluesma el concepto, no menos fundamental y preciso, de los ferrocarriles estratégicos:

«Los intereses de la defensa nacional —escribe— no están reñidos con los intereses del comercio: una red de líneas que no satisfaga las necesidades comerciales, no será nunca una red ferroviaria que nos facilite la defensa del territorio. Y esto es así, porque las facilidades para los movimientos de las tropas, corren pareja —en general— con las facilidades para el movimiento de viajeros y el transporte de mercancías. Podrán variar las zonas que hayan de servir los ferrocarriles militares y los comerciales, por imponer la defensa, en algunos casos, trazados ferroviarios en comarcas de gran valor estratégico y de escaso movimiento mercantil, y porque, en otros, exigirá que las líneas pongan en comunicación plazas fuertes o posiciones de gran valor militar enclavadas en zonas que carezcan de elementos de riqueza y que no puedan, por lo tanto, dar vida a la explotación de una vía férrea; pero aunque esto ocurra algunas veces, no puede negarse que, en la casi totalidad de los casos, los intereses militares y los intereses comerciales son los mismos; se compenetran; tienen un enlace íntimo y completo.

»Las líneas radiales que «partiendo de Madrid» van a terminar en Coruña, en Gijón, en Santander, en todos los puntos principales de costas y fronteras, son líneas de gran valor comercial, pero no tienen menos importancia como líneas estratégicas, como líneas que faciliten la concentración sobre nuestras fronteras y nuestras costas. Habrá, tal vez, alguna línea como la proyectada entre Jaca y Pamplona, que sirva más los intereses de la defensa que los intereses comerciales, pero éste es un caso excepcional, y para los casos excepcionales están las Leyes especiales, está la decidida acción del Estado.

»Opinando así; teniendo la íntima convicción de que es rarísima la vía férrea que no tenga interés militar, que no sirva, en más o en menos, los intereses de la defensa, no podía limitarme, en el seno de la Comisión, al estudio de líneas de costas y fronteras, permaneciendo en actitud pasiva cuando se tratase de líneas interiores de interés local; pues yo entendía, y sigo entendiendo, que el ferrocarril que desarrolla la riqueza de una comarca, contribuye a la defensa, puesto que la

riqueza general del país es el primer elemento con que debe contarse para la preparación de la guerra.

»Tomé, pues, parte en toda la discusión, y me ocupé de los intereses locales al mismo tiempo que tuve en cuenta los intereses generales del país.

»No podía limitarse la misión de los representantes del Ministerio de la Guerra, a oponerse a la inclusión en el Plan de líneas peligrosas para la defensa nacional, pues esta misión hubiese tenido muy poca importancia tratándose de ferrocarriles secundarios. Un ferrocarril de esta clase, si no se construyen obras costosas, rara vez puede ser peligroso para la defensa: basta para evitarlo, la imposición de condiciones de construcción y trazado que están en las facultades del Ministerio de la Guerra. No necesitaban, pues, los representantes militares esforzarse mucho para cumplir esta parte de su misión.»

Por si lo dicho no fuera ya bastante, aun va más allá el Sr. Jiménez Lluesma en el camino de aclarar y precisar conceptos. Estudiando algunos ferrocarriles en concreto, hace razonamientos y llega a conclusiones muy dignas de ser conocidas y meditadas. Esto nos mueve a reproducir los siguientes párrafos, con cuyo contenido —entiéndase bien— no nos creemos autorizados a declarar si estamos o no de acuerdo; pues, siguiendo la norma de conducta que nos hemos trazado, nos es imposible en esta Obra emitir juicios propios, limitándonos a aportar elementos al lector para que libremente pueda formar el suyo.

«El ferrocarril propuesto —añade— en el Plan principal, de Granada a Madrid, no puede ser lo mismo que el de Alcázar de San Juan a Malagón, propuesto también en el Plan principal. El primero ha de ser un ferrocarril de gran tráfico; una línea que pueda compararse con las de vía normal; ha de construirse de modo que permita alcanzar grandes velocidades y formar largos trenes; ha de satisfacer necesidades comerciales de gran importancia, y ha de ser el que ponga en comunicación directa con la costa ese gran reducto de la alta cuenca del Genil; Granada y Las Alpujarras quedarán íntimamente unidas con la línea de Motril. Ese ferrocarril será secundario por la definición de la Ley; será secundario porque figura en el Plan de esta clase de líneas, pero será una línea de interés general por su gran importancia mercantil y militar.

»En cambio, el segundo ferrocarril citado, el de Alcázar de San Juan a Malagón, es una línea de interés local. De los 70 kilómetros de su recorrido, ha de ir 60 por carretera; servirá los intereses de siete pueblos, pero nunca podrá ser otra cosa que un buen tranvía de vapor.

»Y no basta a mi propósito citar estas dos líneas tan distintas; una que debe considerarse como ferrocarril de interés general, y otra que no puede mirarse sino como ferrocarril verdaderamente secundario, ferrocarril económico, ferrocarril de interés local. Se separan más los límites que comprende la red secundaria, si se tiene en cuenta lo que habrá de resolverse cuando se confeccione el proyecto del ferrocarril propuesto de Teruel a Cuenca, por Tragacete. No desconocían los representantes del Ministerio de la Guerra la comarca que debe atravesar este ferrocarril, ni desconocían las dificultades técnicas que había que vencer; pero hubiera sido una torpeza suya oponerse a la inclusión de una línea de tanto valor militar en el Plan principal de ferrocarriles secundarios. Esta inclusión no es otra cosa que el punto de partida necesario para atacar la resolución del problema.

»Y este problema no tiene más que una solución, y esa es la que parece que está en la mente de los que gestionaron la propuesta hecha por la provincia de Teruel. La solución consiste en el aprovechamiento de la energía que pueden desarrollar los saltos de agua del Guadalaviar, del Tajo y del Júcar, ríos que nacen en el nudo de Albarracín, en la Muela de San Juan, y en aplicar esa fuerza hidráulica a un ferrocarril eléctrico que tenga pendientes de 70 milímetros por metro. Claro está que una línea de esta clase no tiene gran valor estratégico; no puede servir para mover grandes contingentes; pero entre no tener en esa abrupta comarca comunicación ferroviaria alguna y

tener una línea que pueda transportar víveres, municiones y fuerzas de a pie, no cabe duda de que debe elegirse lo hacedero, lo posible, lo que constituya una solución práctica.

»Vemos, pues, que se separan los límites que comprenden la red secundaria. Partimos del ferrocarril de gran capacidad de transporte, como debe ser el de Granada a Motril; pasamos por el tranvía de vapor, que va casi todo él por carretera, con pendientes moderadas; y llegamos al ferrocarril eléctrico con rampas del 7 por 100.

»Esta variedad de ferrocarriles secundarios, la impone la configuración de nuestro territorio. La anchura de la vía normal es excesiva. Atravesar cordilleras como la Carpetana y la Cantábrica con líneas que no permiten curvas de menos de 300 metros de radio, constituye un problema técnico de difícil solución y un problema económico ruinoso. Debemos, pues, limitar la construcción de líneas de vía normal a la rectificación de la red actual. Para completar la red de interés general, es preciso decidirse por el ferrocarril de 1 metro entre carriles, de sólida construcción y de gran capacidad de tráfico. Así lo han entendido en el Norte de España, y allí tenemos el modelo que imitar; allí tenemos el ferrocarril de Santander a Bilbao que puede prestar un servicio tan completo como un ferrocarril normal.

»Y esto se logra con el empleo de carriles de gran peso, con poca separación de traviesas, con una construcción sólida y cuidadosamente hecha, con un criterio práctico que no confunda la economía con la miseria. Esta clase de líneas viene a resolver el problema ferroviario en España, porque es el complemento de la red general. Lo que se ha hecho y se está haciendo ahora en el Norte, puede hacerse más adelante en el Mediodía, llegando a tener una línea de costa de Almería al Campo de Gibraltar y a Cádiz, y poniendo en comunicación a Granada con Motril.

»Pero ya se ha dicho que estos ferrocarriles no deben confundirse con los verdaderamente secundarios, con los económicos, con los que emplean carriles de 18 ó 20 kilogramos por metro lineal, que ponen traviesas ligeras y espaciadas, y que no pueden alcanzar grandes velocidades sin peligro de descarrilar. El ferrocarril de Santander a Bilbao permite velocidades de 60 kilómetros por hora, y las líneas secundarias no permiten mayores velocidades que las de 25 kilómetros. Los primeros ferrocarriles, los del tipo del de Santander a Bilbao, deben considerarse como líneas de interés general; deben colocarse a la altura de las de vía ancha o normal; sirven para las grandes operaciones militares. Los segundos deben considerarse como líneas secundarias, como tranvías de vapor, como buenos auxiliares para operaciones de poca importancia, para transporte de víveres y municiones, para la condución de fuerzas de a pie; y nunca para el transporte de la caballería, nunca para el transporte de piezas de artillería.

»Y debe tenerse en cuenta esa clasificación entre los ferrocarriles de 1 metro de anchura, para no incurrir en equivocaciones y para saber el papel que deben jugar las líneas secundarias en la guerra. No perdamos de vista esta variedad de la red secundaria; no confundamos unas líneas con otras; no sigamos inconscientes la definición que da la Ley, pues podríamos obrar con ligereza al emitir un juicio sobre el Plan de ferrocarriles secundarios que formuló la Comisión. El problema tiene muchos factores que han de entrar en cuenta y es preciso no perder un detalle para juzgar con acierto.»

* * *

La *distribución* que, por fin, se ha hecho de los ferrocarriles del Plan, en secundarios y estratégicos, acusa una densidad mayor de estos últimos en las regiones de costas y fronteras; pero no cabe inducir de aquí un criterio muy seguro, porque en estas zonas y en el interior, aparecen, a veces, mezclados unos y otros, sin razón que fácilmente haga comprender por qué se incluye cada línea en una u otra clase. Tal ocurre, por ejemplo, en los tres ferrocarriles de Ponferrada a Pala-

cios de Sil, de este punto a Cangas de Tineo, y de aquí a Pravia; secundarios el primero y el último, y estratégico, precisamente, el que se halla en medio de ambos.

* * *

Sólo queda por advertir que, vistos los graves inconvenientes del sistema de grupos, desaparecieron éstos por Ley de 30 de Agosto de 1907, ya citada y extractada en el capítulo anterior.

Y sin otra nueva variación, el «Plan de ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados por el Estado con garantía de interés», propuesto por la Comisión, quedó subsistente en las Leyes de 1908 y 1912, con sólo las adiciones de algunas líneas, según se ha indicado en páginas anteriores, y, una por una, se detallará en el capítulo siguiente.

Y aquí es preciso señalar un hecho cuya importancia medirá cada cual según su criterio.

Pocas páginas antes se han reproducido íntegramente los párrafos más salientes que el señor Jiménez Lluesma dedica al examen del *sistema de grupos*, y a la exposición de motivos por los que la Comisión se creyó en el caso de proponer un «Plan adicional o supletorio». Basta su lectura para darse cuenta de las múltiples y muchas veces encontradas fuerzas que se oponían a que la Comisión pudiera desarrollar un trabajo tan técnico y difícil como el suyo, con aquel sosiego y aquella independencia que en estudios de tal índole son absolutamente indispensables para dar al asunto la debida solución, para llegar a despejar las diversas incógnitas con la naturalidad, seguridad y garantía que ofrece el haber planteado el problema en sus verdaderos términos, los que aquí son exclusivamente de orden económico, de orden técnico y de orden financiero.

No ocurrió así; bien clara y repetidamente lo expresa el Sr. Lluesma; y aconteció que la Comisión hizo —según él afirma— un *Plan principal*, en cumplimiento a las disposiciones de la Ley, pero en el que —por las múltiples concausas que el Sr. Lluesma nos revela— la Comisión no tenía confianza, preveyendo su «posible fracaso»; y, para evitar que este fuera total, propuso el *Plan adicional o supletorio*, cuyo carácter ya nos dice que no fué «de suma o de ampliación, sino supletorio o de *substitución*».

Y así escribe que ante las «causas poderosas» que hacían que el «Plan principal» «no fuese tan viable, tan fácil de verlo realizado como desean los buenos españoles», el remedio estaba en apelar al «Plan supletorio», substituyendo de este modo «la línea o el grupo de líneas (del principal) que no tuviesen postor en la subasta, por *otras de menos coste y de más vida propia*»; y para que así pudiera hacerse «vino el acuerdo de la Comisión, proponiendo al Gobierno un Plan adicional».

De todo ello, parece deducirse con evidencia que ese Plan supletorio, estando destinado, no a añadir, no a ampliar, sino a *substituir* a gran parte del principal, hubiera podido, quizá, llenar su objeto mientras se mantuviera en el principal el gran obstáculo que, según la Comisión, constituía el sistema de grupos; pero que una vez deshechos estos, como —según acaba de indicarse— los deshizo la Ley de 30 de Agosto de 1907, ya perdía su finalidad.

A mayor abundamiento, vino la Ley de 1908 que declaró como plan único el resultante de la suma, de la adición de los dos planes, principal y supletorio, lo que mantuvo igualmente la Ley de 1912; encontrándonos, por consiguiente —y aquí está el hecho sobre el que no pretendemos, ni remotamente, dar opinión, pero que sí estamos obligados a reseñar— con que, en el Plan vigente, un número muy considerable de las líneas que lo componen —según propia declaración de los señores por cuya iniciativa se incluyeron— son «de menos coste y más vida propia» que otras a las que estaban destinadas a substituir; y que unas y otras siguen coexistiendo dentro del mencionado Plan único de ferrocarriles secundarios y estratégicos.

TERCERA CUESTIÓN

Sistemas de construcción y explotación

Como dentro de esta cuestión hay que tratar de puntos muy diferentes —aunque íntimamente relacionados— se presentarán agrupados con la debida separación, por lo menos los principales:

a) Entidades constructoras y explotadoras

En los pequeños ferrocarriles, la construcción está, generalmente, encomendada a Empresas privadas, incluso en aquellos países en que la política ferroviaria de conjunto es estatista, como ocurre en Alemania y Bélgica. Lo que varía de unos a otros es que, mientras en Bélgica, como se ha visto, existe una sola Sociedad para la construcción de los ferrocarriles vecinales, en los demás países son distintas las Empresas que a esto se dedican.

Y habiendo de tratarse especialmente en el apartado (c) todo lo referente a la cooperación del Estado, Provincias, Municipios y particulares interesados, no se insiste más aquí sobre este particular, remitiéndose a los datos expuestos en el capítulo I.

El sistema español se ajusta, en lo fundamental, al seguido casi unánimemente en el extranjero, por lo que se refiere a este punto concreto, conforme puede verse en el capítulo II.

En cuanto a la explotación, salvo el caso de Bélgica en que, según ya se advirtió en el capítulo 1, la Sociedad nacional arrienda en la mayor parte de los casos la explotación de sus líneas a otras Empresas, en los demás países, incluso España, las mismas Compañías constructoras son también explotadoras.

b) Régimen de concesiones

Respecto al régimen de concesiones, se observan mayores diferencias entre unos y otros Estados.

Así, en Prusia, como ya se vió, hace la concesión el Presidente de la Regencia cuando los ferrocarriles locales son de tracción mecánica y utilizan carreteras que no dependen de circunscripciones urbanas, o han de atravesar varias de estas, o territorios que no pertenecen a Prusia. En otro caso, el otorgante es el Consejo regional. Y cuando aquellos no rebasan los límites del Distrito de Policía, lo es la Autoridad local correspondiente. Las concesiones se hacen para la construcción y explotación, a una misma o a distintas entidades; y pueden otorgarse por tiempo ilimitado, o limitado entre cuarenta y cinco y noventa y nueve años. El Estado tiene, bajo ciertas condiciones, derecho a la reversión, cuando los ferrocarriles locales adquieran tal importancia para el tráfico público que haya que considerarlos como parte integrante de la red general. Respecto a tarifas, ya se vió que el Estado puede regularlas, a partir de un cierto plazo desde el comienzo de la explotación.

En Francia, según la vigente Ley de 1880, la concesión de los ferrocarriles de interés local se hace por el Consejo General cuando se trata de un ferrocarril establecido por un Departamento en el distrito de uno o varios Ayuntamientos. Cuando lo establece un Municipio en su propio territorio, la otorga el Consejo Municipal. Las concesiones se hacen a favor de una sola entidad para la construcción y explotación; y el plazo es, por lo general, de noventa y nueve años, al cabo de los cuales la Autoridad que hace la concesión sustituye en todos sus derechos al concesionario.

Por una ley se puede siempre excluir cualquiera de estas líneas del dominio público, del departamental o del comunal, incluyéndolas en el del Estado, mediante indemnización al concesionario. Las tarifas máximas se determinan en el acta de concesión; y las que, dentro de ellas, han de regir, se aprueban por el Prefecto del Departamento, y, en caso de atravesar varios de éstos el ferrocarril, por el Ministro de Obras públicas. Se ve, pues, que la intervención de las Corporaciones y Autoridades regionales y locales, es más importante y activa, en cierto modo, que la del Estado; a ello se debe que los ferrocarriles que la Ley francesa llama de *interés local*, se conozcan generalmente con los nombres de *departamentales* o *comunales*.

En Bélgica, la uniformidad y sencillez de su sistema se traducen, como no puede menos de suceder, en las disposiciones sobre esta materia. Las concesiones se hacen por el Estado a la «Sociedad nacional de ferrocarriles vecinales» por tiempo ilimitado, otorgándoselas por completo, si bien ella, como acaba de decirse, casi siempre arrienda la explotación a Empresas privadas. Dada la gran intervención y aun participación directa que en dicha Sociedad nacional tiene el Estado, claro está que en materia de tarifas no puede éste permanecer ausente, y ya se ha hecho en el capítulo I la necesaria indicación sobre el asunto.

En España, la concesión la hace siempre el Estado, conjuntamente para la construcción y explotación, línea por línea, a Empresas privadas, por noventa y nueve años, con excepción de las concedidas con arreglo a la Ley de 1904 (sólo dos líneas no subvencionadas) que, en virtud del art. 1.° de aquélla, lo fueron por setenta y cinco años.

En materia de reversión, nuestra Ley de 1904 establece para los secundarios no subvencionados, que el Estado, por causa de utilidad pública, puede adquirirlos en ciertas condiciones, cuando lleven quince años de explotación y antes de terminar el plazo de concesión (art. 19). Respecto a los subvencionados (art. 30) también puede el Estado adquirirlos, una vez terminado el plazo en que cabría subvencionarlos con garantía de interés.

La Ley de 1908 no dispone nada sobre reversión; pero —como en su art. 14 declara aplicables a estos ferrocarriles las disposiciones de la legislación de 1877 «en cuanto no estén modificadas por la presente Ley»— se sobreentiende que en dicha materia quedan sujetos a la misma.

La Ley de 1912 establece en su art. 1.° que el Estado podrá dar por caducadas las concesiones de los ferrocarriles subvencionados con garantía de interés, cuando hayan transcurrido cincuenta años, por lo menos, de explotación; no disponiendo nada respecto a los no subvencionados, a los que, por consiguiente, es aplicable el art. 14 de dicha Ley, que es el mismo que el de igual número de la de 1908.

Por lo que se refiere a tarifas, la Ley de 1904 fija, como principio general, que al otorgarse la concesión de estos ferrocarriles se establecerá su tarifa legal y condiciones de aplicación, tarifa que —dando conocimiento al Gobierno y haciéndolo de una manera general y sin modificar sus condiciones de aplicación— podrá rebajar el concesionario, quien también puede establecer tarifas especiales, sujetándose a ciertas reglas administrativas. En el caso de ferrocarriles sin subvención directa del Estado, dice al art. 16 que los concesionarios podrán fijar libremente sus tarifas, pero sometiéndolas previamente a la aprobación del Gobierno y poniéndose en vigor por un plazo mínimo de tres meses. Para los ferrocarriles subvencionados con garantía de interés por el Estado, se establece la condición de que quedarán obligados sus concesionarios a la revisión de tarifas, con arreglo al art. 49 de la Ley general de 1877; y el Reglamento para la aplicación de la expresada Ley de 1904, completa el asunto en sus arts. 8.° y 35, dando las reglas administrativas a que la Ley, según antes se ha dicho, hace alusión.

La Ley de 1908, para los ferrocarriles subvencionados con garantía de interés por el Estado, dispone que la tarifa general máxima de precios, así como sus condiciones de aplicación, no podrán ser modificadas sin aprobación del Gobierno; y mientras el Estado satisfaga algo anualmen-

te como subvención, se reserva el derecho a fijar —oyendo al concesionario— las tarifas máximas para el transporte de minerales, aves, ganados, en general productos alimenticios, abonos y semillas. Los concesionarios de estos ferrocarriles quedan sometidos a la revisión de tarifas, con arreglo a la Ley de 1877. Para los ferrocarriles sin garantía de interés, los concesionarios pueden fijar libremente sus tarifas, poniéndolas previamente en conocimiento del Gobierno y, con quince días de anticipación, en el del público. Por lo demás, el Reglamento para la aplicación de la Ley, especifica las formalidades administrativas necesarias que han de llenarse para el cumplimiento de lo antes expuesto.

La Ley de 1912 y el Reglamento para su aplicación, no modifican la legislación de 1908 sobre esta materia: el Reglamento en nada sustancial; y la Ley en nada absolutamente, porque sus artículos son copia de los de la de 1908. Solamente pudiera llamar la atención el contraste que se ofrece entre los artículos 28 y 29 de esta Ley de 1912, y el 39 de su Reglamento de aplicación; cuyo contraste queda suficientemente explicado y aclarado en el «Traslado de Real orden de la Dirección general de Obras públicas de 3 de Junio de 1914» que se copió en el capítulo anterior.

c) Régimen de subvenciones

En esta materia, cada uno de los países a que venimos refiriéndonos con mayor detalle, sigue un sistema distinto, excepto España que —en lo fundamental (garantía de interés)— casi ha reproducido exactamente el adoptado en Francia.

Alemania —según se expuso en el capítulo I— subvenciona los ferrocarriles locales, principalmente por medio de suscripción de acciones, concesión de suplementos para la explotación, pago de interés del capital de establecimiento, y subvenciones fijas. La mayor parte de estas subvenciones proceden de las provincias, distritos y municipios, que están legalmente autorizados para aplicar a aquellas ciertos fondos. El Estado puede también conceder subvenciones fijas, cuando sea indispensable atender de este modo a la construcción de un ferrocarril que de otra manera no podría establecerse; esto aparte del auxilio que supone la autorización para utilizar las carreteras y otras obras públicas gratuitamente. En el capítulo I se hizo ya constar el tanto por ciento con que contribuyen en Prusia todas estas entidades y los particulares a la subvención de los ferrocarriles locales.

El sistema belga consiste —según también allí se expuso— en una cooperación orgánica y sistemática del Estado, las Provincias, los Ayuntamientos y los particulares interesados; todos en concepto de accionistas de la «Sociedad nacional de los ferrocarriles vecinales». La cuantía de las aportaciones del Estado y la forma de liberar éste sus acciones, se expusieron en el capítulo I con el necesario detenimiento, así como también las características y funcionamiento del sistema, tan fácil de comprender, por otra parte, dada la sencillez de sus líneas generales.

El régimen de subvenciones en Francia, es —según acaba de indicarse— el modelo que en España se ha copiado en lo fundamental (garantía de interés); pero en lo que no es fundamental, es decir, en las modalidades del sistema, se encuentran notables diferencias.

Consiste la principal en que en Francia, no sólo en la Ley, sino de hecho, subvencionan a los ferrocarriles de interés local, el Estado, los Departamentos, los Municipios y los particulares interesados; y en que el Estado, según la Ley de 1880 que modificó la de 1865, puede comprometerse, como ya se expuso, a subvenir en parte al déficit que se produce cuando el producto bruto es insuficiente para cubrir los gastos de explotación, más el 5 por 100 anual del capital de primer establecimiento. Los Departamentos y Ayuntamientos, no sólo pueden subvencionar en forma de anualidades, sino también en capital, en trabajos y en terreno. Y tanto las subvenciones del Estado, como la de los Departamentos y Municipios, no pueden exceder de un máximo de sesenta y cinco años. Por

último, ya se indicó que la subvención del Estado es, cuando más, igual a la suma de las que otorgan las entidades restantes.

En España, la Ley admite la subvención de Diputaciones y Ayuntamientos; pero en la práctica no se ha dado todavía el caso de que estas Corporaciones hayan auxiliado la construcción de ningún ferrocarril secundario ni estratégico. Y bien se nota que el Legislador ya suponía que sólo al Estado habrían de incumbir, en definitiva, las cargas que se derivan de los auxilios que estableció. Claro es también que pueden auxiliar los particulares; pero esto ha sucedido en un solo caso, con el ferrocarril, no subvencionado por el Estado, de Villacañas a Quintanar de la Orden (número 201), en que aquellos le han otorgado una subvención fija de 75.000 pesetas.

* * *

Por lo demás, en los capítulos I y II ya se ha detallado lo necesario sobre este punto, restando sólo el estudio particular de la característica fundamental del sistema francés y español, que es la *garantía de interés del capital de primer establecimiento.*

Para la mejor inteligencia de lo que sigue, deben tenerse a la vista las fórmulas que aparecen en el capítulo I para Francia. Respecto a España, en el capítulo II y en las Leyes que allí se copian, se definen las fórmulas generales por ellas establecidas, pero sin darles expresión matemática; estas fórmulas, ya en debida forma, con todo detalle y hasta con los valores particulares de sus coeficientes para cada línea, figuran en los cuadros estadísticos del capítulo IV.

Nos limitaremos, por lo tanto, a reproducir aquí aquéllas que en dichos capítulos no tenían lugar adecuado.

El objeto del sistema de garantía de interés, es doble: 1.°, asegurar que queden cubiertos los gastos de explotación, es decir, que la diferencia entre ellos y los productos brutos sea igual a cero; y 2.°, asegurar, además, a los capitales empleados, un interés líquido que varía de unas naciones a otras, para procurar responda al interés corriente del dinero, y que en España se ha fijado en el 5 por 100.

En Francia se atiende de modo explícito a aquellas dos necesidades; y para ello se calcula la insuficiencia total (suma de las dos dichas, de explotación y de interés líquido del capital) según la fórmula que ya se indicó.

En España, se atiende exclusivamente a garantizar el interés, dándose por supuesto que los gastos de explotación quedan siempre cubiertos por los productos brutos, y calculando aquellos por la fórmula concreta que en cada concesión se establece. Según lo cual, la fórmula de subvención por la que ésta se liquida anualmente, es:

$$S = \frac{5}{100} C - (P - G) L$$

en la que:

S = Subvención líquida total.
C = Capital de primer establecimiento.
P = Producto bruto de la explotación, por kilómetro.
G = Gastos » » » » según fórmula.
L = Longitud de la línea (Km.).

Esta fórmula, por lo antes indicado, se halla sujeta a la condición:

$$(P - G) L \gtreqless 0$$

porque si fuese menor que cero, dicho término desaparecería, quedando la fórmula reducida a:

$$S = \frac{5}{100} C$$

máxima subvención que la Ley admite.

Por lo demás, las pequeñas modificaciones que en la expresada fórmula de subvención (S) —distinta, ya se ha dicho, de la de gastos de explotación (G)— introducen cláusulas especiales de determinadas concesiones, ya se indicarán en el cuadro de subvenciones liquidadas por el Estado que va incluído en el capítulo VI.

* * *

Como el funcionamiento de este sistema en España es reciente, se hace difícil averiguar si los resultados que produce se derivan exclusivamente de su bondad o defectos intrínsecos, o de un conjunto de circunstancias que concurren siempre al implantarse algo nuevo.

En Francia, en cambio, tales concausas han desaparecido ya, porque aquel viene funcionando desde hace muchos años.

Para que el lector pueda llegar a deducir las consecuencias que estime oportunas, formando juicio sobre las ventajas e inconvenientes del régimen de garantía de interés, expondremos los elementos de estudio que nos hemos impuesto la obligación de facilitarle, explicando los factores que deben tenerse en cuenta; esto lo haremos separando los que permiten juzgar sobre la influencia del sistema, primero en la *construcción*, y después en la *explotación* de los ferrocarriles subvencionados.

* * *

La Ley francesa de 1865 establecía la *subvención fija*, de la que 1/3 era a cargo del Estado, excepto cuando se trataba de Departamentos pobres, en que esa ayuda podía llegar a 1/2. Sólo en los ferrocarriles de interés local agregados a una nueva Red de una gran Compañía, se podía transformar la subvención fija en *garantía de interés* con pago de anualidades.

Los resultados de dicha Ley —juzgados desastrosos por las mayores autoridades técnicas en la materia, así como por la Administración— impusieron la reforma de 1880, que sustituyó aquel régimen de subvenciones fijas por el de garantía de interés, en la forma que en su lugar se expuso.

Para juzgar de los efectos que en la *construcción* puede producir por sí solo un régimen de subvenciones, cuyo fundamento principal consiste —como en el de la garantía de interés— en asegurar un mínimo interés fijo al capital de primer establecimiento de las líneas, evidentemente el factor más importante es el *coste medio kilométrico*.

Este, bajo el régimen de subvención fija de la Ley de 1865, fué aumentando en Francia desde 1865 a 1880, hasta llegar en este último año a 155.818 francos, promedio general del conjunto de las líneas de vía normal y estrecha en estos ferrocarriles de interés local; subiendo dicho precio kilométrico en algún ferrocarril a 300.000 francos.

A partir de 1880 —según ya se observó— comienza a decrecer ese promedio general, que desciende en 1898 a 91.247 francos; siendo el promedio para el Departamento de líneas más baratas (Las Landas) de 50.584 francos.

Ahora bien: como la Ley de 1880, al mismo tiempo que modificaba el régimen de subvenciones, establecía en todo una severidad mucho mayor, que vino impuesta por la general indignación que produjeron los grandes abusos cometidos al amparo de la Ley de 1865, y —por la misma razón— fué también aplicada con criterio mucho más enérgico, no puede determinarse fácilmente

qué parte corresponde a cada una de esas concausas (nuevo régimen legal de subvenciones; mayor severidad de la ley; mayor energía en el Poder público) en el fenómeno del descenso sucesivo de los costes kilométricos, que tan favorable fué para los intereses generales de la nación francesa.

En España, no puede establecerse análoga comparación de costes, porque todos los ferrocarriles secundarios y estratégicos han sido concedidos con arreglo a Leyes fundamentalmente iguales. Pero, en cambio, puede hacerse otra comparación —mucho más elocuente y definitiva, sin duda— entre los costes medios kilométricos de los ferrocarriles secundarios sin subvencionar y de los secundarios y estratégicos subvencionados con garantía de interés.

Dicho coste medio kilométrico —según aparece en los cuadros correspondientes de la segunda parte— resulta ser: en los secundarios sobre carriles, no subvencionados, 88.362 pesetas; en los secundarios subvencionados, 178.043 pesetas; en los secundarios y estratégicos subvencionados, tomados en conjunto, 211.009 pesetas; y en los estratégicos subvencionados, 250.278 pesetas.

* * *

En cuanto a los factores que hay que tener en cuenta para juzgar lo referente a la *explotación*, como las fórmulas francesas tienen en cuenta —según se ha dicho— la insuficiencia total, y las españolas atienden exclusivamente a garantizar el interés del capital, dando por sentado que los gastos de explotación son siempre iguales o menores que los productos brutos, es claro que no puede aplicarse por completo a España el criterio que para juzgar el sistema francés han adoptado autores muy conocidos de diferentes nacionalidades. Así, pues, aunque sus opiniones se han tenido muy en cuenta, sirviéndonos, además, para contrastar los resultados a que aquí se llega, todo cuanto estudiamos a continuación ha tenido que ser forzosamente producto de labor nuestra de investigación personal; en la exposición de la cual —tanto para obtener el grado más riguroso de exactitud que es factible en esta materia, como para evitar la influencia de cualquier prejuicio y huir en absoluto de todo comentario— hemos limitado el trabajo a desarrollar algebráicamente las fórmulas establecidas por las Leyes y los Reglamentos españoles y a discutir los diferentes casos que se presentan al dar distintos valores a los coeficientes que, con arreglo a los preceptos legales, se fijan concretamente en cada concesión, dando a nuestro estudio el mayor carácter de generalidad posible.

La piedra de toque para juzgar un régimen determinado de subvenciones, en cuanto a la *explotación* concierne, es el estímulo que ofrezca para el aumento del tráfico; porque es evidente que un ferrocarril no se utiliza como es debido mientras no se alcanza el máximo de su capacidad de transporte; y entre dos sistemas cualesquiera de subvención, será el mejor aquel que con mayor *espontaneidad* permita alcanzar ese máximo.

El problema, por consiguiente, queda reducido a averiguar, dado un régimen de subvenciones, qué ventajas o inconvenientes ofrece, es decir, qué interés puede despertar en el empresario para aumentar un número cualquiera de trenes sobre los establecidos en el pliego de condiciones de su concesión, y qué sacrificio supone dicho aumento para los intereses puramente fiscales del Estado; con lo cual, se habrán tenido en cuenta, a la vez, los tres elementos verdaderamente asociados en el negocio de estos ferrocarriles, que son: el Estado, el concesionario y el público; pues claro es que a este último nunca le perjudica y casi siempre le conviene el aumento del número de trenes en circulación. No tendremos en cuenta los demás asociados (Diputaciones, Ayuntamientos, Corporaciones, particulares interesados) que en otras naciones auxilian de un modo eficaz y directo el desarrollo de los pequeños ferrocarriles, porque ya hemos dicho que esto no ha ocurrido hasta ahora en España.

Examinaremos sucesivamente las dos fórmulas que se derivan de los preceptos respectivos de

nuestras Leyes de 1908 y 1912; una vez que no se ha hecho ninguna concesión de ferrocarriles subvencionados con arreglo a la de 1904.

Sistema de garantía de interés

(*Fórmulas españolas*)

1.º FÓRMULA DE DOS TÉRMINOS

Según puede verse en los dos primeros cuadros del capítulo IV, la fórmula de gastos de explotación para los ferrocarriles concedidos con arreglo a la expresada Ley de 1908, es, como ella dispone taxativamente, del tipo único

$$G = a + bP$$

y, aunque los valores de *a* y *b* no son los mismos en todas las concesiones, lo más general es dar a dichos coeficientes los de 1.500 y 0,50 respectivamente.

Las notaciones que emplearemos, son las siguientes:

Con el número de trenes establecido en el pliego de condiciones:

L = Longitud de la línea (km.).
C = Capital de primer establecimiento.
P = Producto bruto anual de la explotación por km.
G = Gastos » » » » según fórmula.
E = » » » » » reales (aunque sólo conocidos por el empresario).
S = Subvención líquida anual que el Estado abona.
a, b = Coeficientes numéricos determinados en cada pliego de condiciones.
H = Producto líquido total anual del empresario.

Al aumentarse un número cualquiera de trenes suplementarios:

p = Producto bruto *total* de los trenes suplementarios.
e = Gasto » » » » real.
P' = Producto bruto anual de la explotación por km. (incluídos los trenes suplementarios).
G' = Gastos (s. form.ª) » » » » » » »
S' = Subvención líquida anual que el Estado abona » » »
H' = Producto líquido total anual del empresario » » »

* * *

Con arreglo a estas notaciones y a los preceptos de la Ley, tendremos:

$$G = a + bP$$

y, por consiguiente,

$$GL = aL + bPL$$

Del mismo modo:

$$S = 0'05C - (P - G)\,L = 0'05C + aL + bPL - PL$$

y también:

$$H = PL - EL + S = 0'05C + (a + bP - E)\,L$$

cuyas fórmulas se refieren al caso ordinario en que circula el número normal de trenes establecido en el pliego de condiciones.

Al aumentarse uno o más trenes, dichas fórmulas se convertirán en las siguientes:

$$G' = a + b\left(P + \frac{p}{L}\right)$$

y, por consiguiente,

$$G'L = aL + bPL + bp$$

De igual modo:

$$S' = 0'05C + aL + bPL - PL - p(1 - b) = S - p(1 - b)$$

y también:

$$H' = PL + p - EL - e + S' = 0'05C + (a + bP - E)L + bp - e,$$

o sea,

$$H' = H + bp - e$$

* * *

Antes de seguir adelante, conviene poner bien de relieve la naturaleza de los dos coeficientes *a* y *b*; único modo de poder comprender el valor de los cálculos y consideraciones que han de hacerse.

El fijar los valores numéricos de ambos coeficientes, en el momento en que se otorga una concesión, constituye una operación que no es del más alto rigor científico— ni mucho menos— pero tampoco es completamente empírica. La ciencia y la experiencia, el cálculo matemático y la observación de la realidad, prestan su ayuda, por partes aproximadamente iguales, a los Ingenieros encargados de realizar la indicada operación, que, precisamente por no ser sólo matemática, es mucho más difícil, laboriosa y delicada.

El valor de cada uno de los coeficientes *a* y *b*, viene desde luego limitado por un máximo y un mínimo; los cuales están ligados entre sí, los de *a* con los de *b*, del modo que vamos a ver.

La fórmula antes escrita:

$$S = 0'05C + aL + bPL - PL;$$

la condición establecida por la Ley española de que el máximo de la subvención sea *0'05C;* y el espíritu de la misma que desea se alcance rara vez este máximo, y, por lo menos, que la fórmula de subvención no obligue a sostenerse siempre en él; todas estas trabas obligan a dar a *a* un valor siempre menor que *P*, al que no debiera nunca llegar; pero suponiendo que se le diera a ese coeficiente dicho valor *máximo*, ello obligaría a asignar a *b* su valor mínimo, o sea cero.

En efecto: con esos valores ($a = P$; $b = 0$), la fórmula anterior se convertiría en:

$$S = 0'05C$$

Y, en cambio, si siendo $a = P$, fuera $b > 0$, resultaría:

$$S = 0'05C + bPL,$$

mayor, por tanto, que el 5 0/0 del capital de establecimiento, cosa qeu no puede fijarse invariablemente en ningún pliego de condiciones.

Por otra parte, también es claro que *a* no puede exceder nunca del valor de *P*; porque entonces, aun haciendo b = 0, sería también

$$S > 0'05C$$

Análogamente, veremos que el valor máximo de *b* es la unidad; y que a él corresponde el valor mínimo de *a*, que es cero. Dando, en efecto, esos valores a los coeficientes en la expresada fórmula, tendremos:

$$S = 0'05C$$

y si *b* fuera mayor que la unidad, aun haciendo *a* = *O*, sería:

$$S > 0'05C$$

Se deduce, pues, que los máximos y mínimos valores de ambos coeficientes, se corresponden del siguiente modo:

máximo de *a* = P............ mínimo de *b* = 0
» » *b* = 1............ » » *a* = 0

Se deduce también de lo expuesto —y por no hacer demasiado pesado el razonamiento, tan fácil por otra parte, lo fiamos a la ilustración del lector— que el *juego de los coeficientes a y b*, ha de hacerse a expensas el uno del otro, es decir que, en igualdad de otras circunstancias, si a *a* se le da un valor grande, habrá que darlo pequeño a *b*, y viceversa.

Únicamente queda por advertir sobre este preliminar, que para dar a *a* un valor menor que *P*, claro es que, tratándose de una línea cuya explotación aun no ha comenzado, habrá que suponer al producto bruto un valor probable, con arreglo a los datos de experiencia de líneas análogas, para, partiendo de ese dato, graduar el de *a* y en su consecuencia el de *b*, haciendo, en una palabra, el juego de coeficientes antes indicado, hasta llegar a fijar definitivamente el valor de ambos en el pliego de condiciones.

* * *

Entrando ya en el punto especial que tratamos de dilucidar aquí, se deduce de las fórmulas antes escritas:

$$H' - H = bp - e$$

Por consiguiente, para que $H' - H > 0$, es decir, para que el empresario saque alguna utilidad del aumento de trenes suplementarios, es condición precisa que:

$$bp - e > 0,$$

o, en otros términos, que:

$$e < bp$$

Discutamos, ahora, este resultado:

1.ª hipótesis: b = O.

En este caso límite, de dicha hipótesis se deduce:

$$G = a;\ GL = aL;\ S = 0'05C + aL - PL;\ H = 0'05C + aL - EL$$

Así como también:

$$G' = a;\ G'L = aL;\ S' = 0'05C + aL - PL - p = S - p;\ H' = 0'05C + aL - EL - e = H - e$$

De donde:

$$H' = H - e$$

condición que —como la absurda fundamental de este caso (pues hacer $b = 0$, una vez que $e < bp$, se traduce en $e < 0$, cosa imposible)— demuestra que en dicha 1.ª hipótesis ($b = 0$), el empresario pierde siempre con el aumento de trenes suplementarios. En cambio, la fórmula a que hemos llegado:

$$S' = S - p$$

nos dice que los intereses fiscales del Estado siempre ganan en esta hipótesis, y tanto más cuanto mayor es p, o sea cuanto mayor es el número de trenes que se añaden; todo ello, claro es, a menos que aquel tuviera que pagar el máximo de subvención legal (0'05C), antes y después de aumentarse los trenes suplementarios, en cuyo caso no gana el Estado, pero tampoco pierde.

2.ª hipótesis: b va aumentando.

Cuando b empieza a aumentar, tomando, a partir de cero, valores positivos muy pequeños, es claro que la condición

$$e < bp$$

traduciéndose en:

$$\frac{e}{p} < b$$

equivale a imponer al empresario que explote esos trenes suplementarios con un coeficiente de explotación $(100 \frac{e}{p})$ muy bajo; y como ello no le será posible, resultará que, para dichos valores pequeños de b, también pierde con el aumento de trenes suplementarios.

A medida que b vaya aumentando, disminuirá esa pérdida, pudiendo llegar un momento, antes de alcanzar b su valor máximo, en que pueda convenir al empresario el aumentar el tráfico.

Inversamente, de la fórmula:

$$S' = S - p\ (1 - b)$$

se deduce que los intereses fiscales del Estado resultan tanto más beneficiados cuanto menor es b; y, por otra parte —para un valor determinado de b —cuanto mayor es p, es decir, cuanto mayor es el número de trenes suplementarios, más beneficio hay también para el Estado. El aumento de trenes, por consiguiente, y por el doble motivo que acaba de exponerse, beneficia también en la 2.ª hipótesis los intereses fiscales de aquél, tanto más cuanto menor es b y mayor el número de trenes que se aumentan.

3.ª hipótesis: b = 1.

Esto supone también, según demostramos antes:

$$a = 0$$

de donde resultaría:

$$S = S' = 0'05C = \text{Constante}$$

es decir, que entraríamos en el régimen de subvención fija igual a 0'05C, en que la ganancia del empresario con el aumento del número de trenes, sería siempre:

$$H' - H = p - e$$

es decir, dependiente no más que del modo en que el empresario explotara dicho tráfico suplementario, o sea, independiente por completo de la subvención. El Estado en este caso paga, como se ve, la mayor subvención que la Ley permite.

* * *

Nada hemos dicho concretamente hasta ahora de la influencia del valor de *a*; pero de la fórmula:

$$S = 0'05C + aL + bPL - PL$$

fácilmente se deduce que conviene al empresario que *a* sea todo lo mayor posible, y lo contrario al Estado.

* * *

Considerando, pues, la fórmula

$$G = a + bP$$

en relación con los intereses del público, del empresario y del Estado, podemos concluir, en vista de la discusión que acaba de hacerse:

1.º Para el empresario, es conveniente que *a* y *b* tengan los mayores valores posibles.

2.º Para los intereses del público, el valor de *a* es indiferente; bastando con que *b* (único coeficiente que influye en el empresario para estimularle a aumentar trenes) sea lo suficientemente grande para proporcionar a la Empresa alguna ganancia con el aumento del tráfico; pues si no la proporcionara, también el valor de *b* sería indiferente para los intereses del público.

3.º Para los intereses puramente fiscales del Estado, conviene siempre que *a* —en igualdad de las demás circunstancias y valores— sea lo menor posible; y respecto a *b*, cuanto más pequeño sea su valor, disminuirá el sacrificio de aquel a medida que aumente el tráfico —a menos que tenga que pagarse forzosamente la subvención máxima 0,05C— siendo ese aumento indiferente para dichos intereses al alcanzar *b* su máximo, que es la unidad.

2.º Fórmula de varios términos

Examinemos ahora el caso de la Ley de 1912 que dispone: «Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los productos brutos por medio de una fórmula compuesta de tres términos por lo menos: uno constante, y los otros dos variables y proporcionales respetivamente al producto bruto kilométrico de la explotación y al número total de kilómetros recorridos por los trenes circulados en cada año, referidos al kilómetro de líneas en explotación. Cuando lo requiera la naturaleza especial del tráfico, la fórmula podrá contener uno o dos términos más, proporcionales respectivamente a las sumas de kilómetros recorridos por cada una de las toneladas de mercancías y por cada uno de los viajeros circulados durante el año por las líneas, referidas una y otra al kilómetro de línea en explotación.»

Es decir, que dicha Ley de 1912 establece una de las siguientes fórmulas para cada pliego de condiciones:

1.ª $G = a + bP + cT_K$

2.ª $G = a + bP + cT_K + dM_K$; o bien: $G = a + bP + cT_K + dV_K$

3.ª $G = a + bP + cT_K + dM_K + eV_K$

en que:

T_K = n.º de trenes - km. por km.

M_K = mercancías - toneladas - km. por km.

V_K = n.º de viajeros - km. por km.

Ahora bien; sólo se ha empleado hasta ahora la primera o la segunda fórmula, en los siguientes ferrocarriles, para los cuales se expresan a continuación los valores numéricos de los coeficientes. En todos los restantes concedidos hasta la fecha, la fórmula es de sólo dos términos (véase capítulo IV).

F. C. núms.: 7, 14, 22 y 26 $G = 640 + 0'25P + 1'05T_K$
» » 24 .... $G = 1.000 + 0'40P + 0'10T_K + 0'04M_K$

Sin embargo, para mayor generalidad, examinaremos en lo que sigue una fórmula de un número indefinido de términos. Sabido es que, entre las conocidas, los mejores Tratados sobre la materia señalan de un modo especial la de Mr. Considère:

$$G = a + bP_V + cP_M + dV + fM + gV_K + iM_K + jT_2 + rT_3 + \ldots\ldots$$

en la que:

P_V = Producto de viajeros
P_M = » de mercancías
V = Número de viajeros transportados
M = » de toneladas transportadas
V_K = » de viajeros-km.
M_K = » de toneladas-km.
T_2 = Recorrido total kilométrico de los trenes con 2 agentes
T_3 = » » » » » » 3 »
...
...
...
...

y, además, todas estas notaciones referidas, claro está, al kilómetro de línea en explotación, para que *G* represente los gastos de explotación por kilómetro.

En definitiva, sea cualquiera la forma detallada de la fórmula que se emplee, los cálculos nos conducirán, según veremos, a idénticos resultados. Adoptaremos, pues, la siguiente forma:

$$G = a + bP + cT_K + dM_K + \ldots\ldots$$

en que las notaciones son las ya dichas de las fórmulas españolas de que estamos tratando; y las que ahora introduciremos, tienen igual significación que las antes empleadas en la discusión de la de dos términos.

De la anterior fórmula de varios términos de que aquí partimos y de los preceptos de la Ley, se deduce:

$$GL = aL + bPL + cT_K L + dM_K L + \ldots\ldots$$

$$S = 0'05C - PL + GL = 0'05C - PL + aL + bPL + cT_K L + dM_K L + \ldots\ldots$$

$$H = PL - EL + S = 0'05C + (a + bP + cT_K + dM_K + \ldots\ldots - E)\,L$$

Al aumentarse uno o más trenes, tendremos:

$$G'L = aL + bPL + cT_K L + dM_K L + \ldots\ldots + bp + ct + dm + \ldots\ldots$$

y en ésta fórmula vemos que aparecen algunas notaciones nuevas, que son:

t = n.º *total* de km. recorridos por los trenes suplementarios.

m = n.º *total* de toneladas - km. de mercancías transportadas por los trenes suplementarios.

...
...
...
...

De igual modo:

$$S' = 0'05C - PL - p + aL + bPL + cT_K L + dM_K L + \ldots + bp + ct + dm + \ldots$$

o sea:

$$S' = S - p + bp + ct + dm + \ldots$$

y también resulta:

$$H' = PL + p - EL - e + S' = 0'05C + (a + bP + cT_K + dM_K + \ldots - E)\,L + bp + ct + dm + \ldots - e$$

De donde se deduce:

$$H' - H = (bp + ct + dm + \ldots) - e$$

Por lo tanto, para que $H' - H > 0$, o sea, para que el empresario saque alguna utilidad del aumento de trenes suplementarios, es condición precisa que:

$$(bp + ct + dm + \ldots) - e > 0$$

o, en otros términos, que:

$$e < bp + ct + dm + \ldots$$

o sea:

$$e < \frac{bp + ct + dm + \ldots}{p} \times p = \alpha p$$

haciendo

$$\frac{bp + ct + dm + \ldots}{p} = \alpha$$

Es decir, que esa condición precisa queda reducida a

$$e < \alpha p$$

Llegamos, pues, tanto en el caso de la fórmula de dos términos, como de varios, a una condición que afecta idéntica expresión algebráica. En efecto, en aquella vimos que para que al empresario le conviniese establecer nuevos trenes, era preciso que

$$e < bp;$$

y en esta:

$$e < \alpha p$$

Sin embargo; como *b* es un coeficiente numérico establecido invariablemente en el pliego de condiciones de cada concesión, mientras que α es función de diversas cantidades variables que afectan valores distintos para cada caso particular, nos vemos obligados a discutir de nuevo las fórmulas, partiendo de dicha condición, para analizar la de varios términos con el mismo detenimiento con que hemos examinado la de dos.

1.ª hipótesis: $\alpha = 0$

La 1.ª hipótesis ($b = 0$) examinada al discutir la fórmula $G = a + bP$, tendría su equivalente en la discusión de la de varios términos, cuando hiciéramos $\alpha = 0$, o lo que es lo mismo, $e < 0$, lo cual, como allí, es absurdo, pues gastos de explotación siempre tiene que haber.

Por otra parte, dicha hipótesis:

$$\alpha = \frac{bp + ct + dm + \ldots\ldots}{p} = 0$$

equivale a:

$$bp + ct + dm + \ldots\ldots = 0$$

o sea:

$$b = 0;\ c = 0;\ d = 0;\ \ldots\ldots$$

puesto que p, t, m, han de tener forzosamente algún valor.

Esto sentado, tendremos:

$$H' - H = (bp + ct + dm + \ldots\ldots) - e = - e$$

resultado que confirma lo que líneas más arriba acabamos de decir, o sea, que el empresario pierde siempre en esta 1.ª hipótesis con el aumento de trenes suplementarios.

Del mismo modo vemos que:

$$S' = S - p + bp + ct + dm + \ldots\ldots$$

se convierte, en la hipótesis que estamos analizando, en:

$$S' = S - p$$

lo que nos dice que los intereses fiscales del Estado siempre ganan, en tal supuesto, con el aumento de trenes suplementarios, y tanto más cuanto mayor es p, o sea cuanto mayor es el número de trenes que se añaden; todo ello, claro es, a menos que tuviera que pagar aquél el máximo de subvención legal (0'05C), antes y después de aumentarse los trenes suplementarios, en cuyo caso no gana el Estado, ciertamente, pero tampoco pierde.

2.ª hipótesis: α *va aumentando.*

El segundo caso de la discusión de la fórmula $G = a + bP$, que estudiaba el aumento de b, tiene su equivalente en la de varios términos, en el estudio del aumento de α, cuyo crecimiento supone el de la suma $bp + ct + dm + \ldots\ldots$ puesto que el denominador (p) del valor de α es invariable para un número determinado de trenes suplementarios con características también determinadas. Y del mismo modo, t, m, ..., son también constantes en este último supuesto que es obligado

hacer; por lo que ese aumento de α que estamos estudiando, requiere el de b, c, d, ..., que son ahora las únicas variables, de las cuales podrán aumentarse unas y disminuirse otras, con tal de que la suma

$$bp + ct + dm + \ldots..$$

aumente; lo que expresaremos diciendo que esta 2.ª hipótesis de la discusión de la fórmula de varios términos, queda definida por el aumento *global* de los coeficientes b, c, d, ...

Cuando, a partir de cero, estos coeficientes empiecen a crecer, mientras tengan valores positivos muy pequeños, es claro que la condición

$$e < \alpha p$$

traduciéndose en

$$\frac{e}{p} < \alpha$$

equivale a imponer al empresario que explote esos trenes suplementarios con un coeficiente de explotación ($100 \frac{e}{p}$) muy bajo; y como ello no le será posible, resultará que, para dichos valores pequeños de los coeficientes, pierde también con el aumento de trenes suplementarios.

A medida que dichos coeficientes vayan aumentando, disminuirá esa pérdida, pudiendo llegar un momento, antes de alcanzar su máximo el valor de α, en que pueda convenirle al empresario el aumentar el tráfico.

Inversamente, de la fórmula:

$$S' = S - p + bp + ct + dm + \ldots..$$

se deduce que los intereses fiscales del Estado resultan tanto más beneficiados cuanto menores son esos coeficientes; y también —para valores determinados de estos últimos— cuanto mayores son p, t, m, ..., es decir, cuanto mayor es el número de trenes suplementarios, más beneficio hay también para el Estado.[1] El aumento de trenes, por consiguiente, y por el doble motivo

---

(1) En efecto; según demostraremos unas líneas más adelante, para no salirse del régimen de la garantía de interés, es preciso que:

$$\alpha = \frac{bp + ct + dm + \ldots..}{p} < 1$$

o sea, que:

$$bp + ct + dm + \ldots.. < p$$

Ahora bien: dado el carácter de generalidad de cuantos razonamientos estamos haciendo, p, t, m, ..., en realidad, lo mismo pueden representar las características de un número n de trenes suplementarios, que el incremento p', t', m', ... de dichas características cuando ese número de trenes suplementarios crece, pasando a ser $n + n'$; puesto que si hacemos:

$$PL + p = P'L;\ T_K L + t = T'_K L;\ M_K L + m = M'_K L;\ \ldots..$$

y partimos de trenes de características:

$$P'L;\ T'_K L;\ M'_K L;\ \ldots..$$

los suplementarios serán:

$$p';\ t';\ m';\ \ldots..$$

en cuyo caso la subvención sería:

$$S'' = S' - p' + bp' + ct' + dm' + \ldots.. < S' < S.$$

que acaba de exponerse, beneficia en la 2.ª hipótesis los intereses fiscales de aquél, tanto más cuanto menores son los coeficientes y mayor el número de trenes que se aumentan.

3.ª hipótesis: α alcanza su valor máximo.

Por último, la 3.ª hipótesis de la discusión de la fórmula G = a + bP, consistía en dar a b el máximo valor de que era susceptible, siendo éste, según vimos, $b = 1$, que allí suponía $a = 0$, quedando convertido —en el momento en que ambos coeficientes tomaban dichos valores— el régimen de garantía de interés en el de subvención fija, según la fórmula:

$$S = S' = 0'05C = \text{Constante.}$$

En el caso de la fórmula de varios términos, siendo:

$$\alpha = \frac{bp + ct + dm + \dots}{p}$$

el aumento de α supone, según acabamos de ver, un aumento del numerador:

$$bp + ct + dm + \dots\dots$$

como hemos demostrado al empezar la discusión de la 2.ª hipótesis.

De modo que el máximo de α, estará condicionado al máximo de dicho numerador.

Ahora bien: ya hemos dicho que p, t, m..... son las características correspondientes al tráfico especial de los trenes suplementarios exclusivamente. Sabemos también que

$$PL,\ T_KL,\ M_KL \dots\dots$$

son las caraterísticas generales, no sólo del tráfico, sino de toda la explotación correspondiente a los trenes que figuran en el pliego de condiciones.

Pero, teniendo en cuenta que dichas características generales, mejor dicho, *PL* (pues todas o casi todas las demás, sólo se refieren al tráfico) es muy poco mayor que los productos totales del tráfico (tanto que en la liquidación anual que el Estado español hace para pagar la subvención, *PL* sólo se refiere al tráfico), podemos con exactitud rigurosa en la práctica española, y casi rigurosa en teoría, admitir aquí lo que la Administración acostumbra.

En tal supuesto, y una vez que estamos estudiando el problema de un modo completamente general, es decir, no para un tren determinado que se aumenta, con características especiales, sino para un número cualquiera de trenes suplementarios, debemos suponer que estos trenes, por término medio, son de igual naturaleza, composición y carga, y se sujetan a las mismas tarifas, que el término medio, también, de los que circulan con arreglo al pliego de condiciones; y así, tendremos:

$$\frac{bp + ct + dm + \dots\dots}{p} = \frac{bPL + cT_KL + dM_KL + \dots\dots}{PL} = \alpha$$

Según lo cual, la fórmula

$$S = 0'05C - PL + aL + bPL + cT_KL + dM_KL + \dots\dots$$

se convierte en:

$$S = 0'05C + aL + \alpha\,PL - PL$$

fórmula que sólo se diferencia de la análoga deducida de la general de dos términos:

$$S = 0'05C + aL + bPL - PL$$

en que b ha sido sustituido por α.

Y habiéndonos servido allí la última fórmula que acabamos de escribir, para deducir el juego de los coeficientes a y b, así como sus valores máximos y mínimos, podemos dar aquí por reproducidos idénticos razonamientos, y establecer:

máximo de $a = P$ ..... mínimo de $\alpha = 0$
» » $\alpha = 1$ ..... » » $a = 0$

Y también podemos deducir para el juego de α y a, la misma conclusión que allí resultó para el de b y a.

Queda, pues, reducida dicha 3.ª hipótesis, en definitiva, a hacer:

$$\alpha = 1$$

en cuyo caso,

$$a = 0$$

de donde resulta, introduciendo estos valores en las fórmulas deducidas de la general de varios términos:

$$S = 0'05C - PL + PL = 0'05C; \text{ y}$$

$$S' = 0'05C - PL - p + PL + p = 0'05C$$

es decir, que:

$$S = S' = 0'05C = \text{Constante}$$

Y de análoga manera veríamos que:

$$H = 0'05C + PL - EL; \text{ y}$$

$$H' = 0'05C + PL - EL + p - e$$

de donde:

$$H' - H = p - e$$

Podemos, pues, deducir las mismas consecuencias que en la 3.ª hipótesis de la discusión de la fórmula de dos términos. Y respecto del valor de a, también es aquí aplicable lo que allí dijimos.

* * *

Considerando, pues, la fórmula de varios términos:

$$G = a + bP + cT_K + dM_K + \ldots..$$

en relación con los intereses del público, del empresario y del Estado, podemos concluir, en vista de la discusión que acaba de hacerse:

1.º Para el empresario, es conveniente que los coeficientes a, b, c, ..., tengan los mayores valores posibles.

2.º Para los intereses del público, el valor de a es indiferente, bastando con que b, c, ..., sean lo suficientemente grandes para proporcionar a la Empresa alguna ganancia con el aumento

del tráfico; pues si *no* la proporcionaran, también los valores de estos últimos coeficientes serían indiferentes para los intereses del público.

3.º Para los intereses puramente fiscales del Estado, conviene siempre que *a* —en igualdad de las demás circunstancias y valores— sea lo menor posible; y respecto a los otros coeficientes, *cuanto más pequeño sea su valor*, disminuirá el sacrificio de aquel a medida que aumente el tráfico —a menos que tenga que pagarse forzosamente la subvención máxima 0'05C— siendo ese aumento indiferente para dichos intereses al alcanzar los expresados coeficientes su valor máximo, que será cuando $\nu = 1$, o sea:

$$bp + ct + dm + \ldots\ldots = p$$

o lo que es lo mismo:

$$bPL + cT_{K}L + dM_{K}L + \ldots\ldots = PL$$

es decir:

$$bP + cT_{K} + dM_{K} + \ldots\ldots = P$$

por cesar entonces el régimen de garantía de interés, convirtiéndose en el de subvención fija.

* * *

Del análisis que acaba de hacerse de las dos fórmulas generales de gastos de explotación que preceptúan las vigentes Leyes españolas sobre ferrocarriles secundarios y estratégicos, se deduce que existe un ***antagonismo sistemático*** entre los intereses de los diversos asociados en esta clase de empresas, antagonismo que, en igualdad de las demás circunstancias, obliga, evidentemente, a calificar como peor que cualquier otro el sistema de garantía de interés. Ahora bien: dentro de este último, la fórmula de varios términos es superior a la de dos.

La ventaja indiscutible de la fórmula de varios términos, consiste en que, teniendo en consideración muchos más elementos —tantos cuantos se quieran— y pudiendo dar a cada coeficiente el valor que la experiencia señale como más adecuado, la subvención, que es función de un número muy crecido de variables, puede, por evidentes razones matemáticas —que se derivan de todo lo antes expuesto— responder a las exigencias de la realidad de un modo tanto más aproximado cuanto mayor sea el número de términos de la fórmula de gastos de explotación y más elásticamente se modifiquen los coeficientes, amoldándose a las circunstancias de cada momento.

La fórmula $G = a + bP$ es, por consiguiente, más rígida; la de varios términos más elástica, y —dentro siempre del sistema de garantía de interés— puede aproximarse cuanto se quiera a la relativa perfección que con él cabe alcanzar; pero, para ello, repetimos, no sólo es necesaria la multiplicidad de coeficientes, sino que también se requiere ir variando éstos periódicamente —cosa que hoy no consienten las Leyes españolas— conforme a las enseñanzas de la realidad, enseñanzas que sólo es posible recoger mediante un celo sostenido por parte de los encargados de inspeccionar a las Empresas de estos pequeños ferrocarriles, para desplegar el cual es indispensable que la Ley, primero, y la Autoridad, después, otorguen a tales funcionarios las facultades y el apoyo de que necesitan hallarse revestidos.

* * *

Se recordará que las diferencias entre los sistemas francés y español —aunque no fundamentales— han obligado a circunscribir esta última parte del capítulo al análisis de las fórmulas empleadas en España, sin establecer comparación alguna con las francesas, ni, por consiguiente, acopiar elementos para la crítica del sistema. Pero debiendo facilitarlos para el trabajo propio del lector, nada más oportuno ni impersonal por parte nuestra, que —recordando las fórmulas

francesas que se copiaron en el capítulo I— incluir aquí las observaciones que sugieren a Mr. Heude, Ingeniero Jefe de Caminos (Ponts et Chaussées), especialista y autoridad reconocida en la materia, que las pone de manifiesto en su obra sobre pequeños ferrocarriles escrita en 1892 y que se cita en el índice bibliográfico del presente volumen:

«.....Fácil es sacar la conclusión de este estudio.

»Los tantos alzados de construcción son muy malos y el sistema de la garantía no ha dado hasta aquí mas que resultados muy medianos.

»La experiencia ya hecha demuestra que las previsiones más pesimistas se han confirmado demasiado y que ciertos Departamentos pagan, para débiles ingresos, sumas considerables que no se hallan en relación con el servicio prestado.

»Se nos objetará que nada se haría si no se diese a la industria privada la esperanza de realizar beneficios. Nos hallamos lejos de pretender desanimar a las Empresas privadas y estaríamos completamente dispuestos a favorecer a todas aquellas que no demandaran nada o casi nada al Estado y a los Departamentos; pero es necesario no olvidar que la Ley de 11 de Junio de 1880 prevee tres asociados: el Estado, el Departamento y el concesionario. Ahora bien: nosotros hemos querido sencillamente demostrar que con el sistema de la garantía —tal como es lo más frecuente aplicarlo— los intereses de estos tres asociados se hallan, por decirlo así, en antagonismo, con gran detrimento de ese cuarto asociado, el público, para el que, precisamente, se construyen las vías férreas.

»En consecuencia, nunca recomendaríamos bastante el sistema de *construcción a base de series de precios* y el *arriendo de la explotación por un tiempo bastante corto.*

»Se nos objetará, sin duda, de nuevo, que en tales condiciones será difícil encontrar arrendatarios; no lo creemos así; además, cuando no se encuentren será señal de que la línea es realmente mala, y entonces valdrá más a los Departamentos no construirla, que pagar con el Estado, 6, 7 y 8.000 francos por kilómetro, para ingresos inferiores a 2.000 francos.»

SEGUNDA PARTE

Estadística general de los Ferrocarriles secundarios y estratégicos

ADVERTENCIAS A LA SEGUNDA PARTE

Esta segunda parte comprende la estadística general de los ferrocarriles secundarios y estratégicos; y se subdivide en dos capítulos: el IV, referente a los subvencionados de ambos grupos, o sea, a cuantos se hallan incluídos en el *Plan;* y el V, a los secundarios no subvencionados.

Como se verá al examinar los cuadros correspondientes, presentamos aquí una colección de datos lo más completa que nos ha sido posible, con objeto de que el lector pueda abarcar a la vez todos los aspectos, dentro de lo que permite esta segunda parte, acabando de ampliarse y completarse el conjunto en la tercera y última del Título.

Para mayor claridad, hemos designado cada uno de los datos fundamentales, con una letra minúscula, de *a* a *t*. Las Compañías concesionarias nos han proporcionado los datos *l*, *r* y *s;* y estos dos últimos, además, vienen confrontados por las respectivas Divisiones de ferrocarriles; los restantes de los cuadros A a F, se han deducido, examinando, uno por uno, los expedientes de cada línea, en el Negociado de concesión y construcción de ferrocarriles del Ministerio de Fomento, operación que ha resultado muy laboriosa por el gran número de aquéllos, y bastante difícil porque —dado el escrúpulo con que hemos hecho nuestra investigación y el respeto que nos merece la *Estadística*, base fundamental del progreso de las naciones— se han compulsado cuantos datos ofrecían alguna duda, aparte de que no todos los que figuran en nuestros cuadros se hallan en los expedientes, lo que nos ha obligado a deducir muchos nuevos en esta segunda parte.

Los cuadros números 68 a 72 y 78 a 81, constituyen, respectivamente, los *Resúmenes* de los capítulos IV y V, que hemos creído indispensable hacer, como síntesis.

En la Introducción al presente Título, así como en el Índice del mismo, se citan los dos *Mapas* que acompañan al volumen. Son la expresión cartográfica de esta segunda parte; y respecto a ellos, deben tenerse presentes también en su totalidad, y algunas aun con mayor motivo, las observaciones que, en las advertencias generales al primer tomo de la Obra, se hicieron al hablar de los dos mapas que van unidos a aquél.

Cuantos datos aparecen en esta parte, se refieren a la situación de los ferrocarriles secundarios y estratégicos en 1.° de Junio de 1918; salvo en ciertos casos excepcionales, en que se incluye algún dato de fecha posterior, lo que se advierte en su lugar oportuno.

Como complemento a la segunda, a la vez que a la primera parte, hemos compuesto el *Apéndice* que sigue a aquella; el cual consta de un cuadro y de doce gráficos, habiéndose traducido en estos últimos los resultados que, por su índole e importancia, hemos creído más dignos de ser representados gráficamente.

Terminaremos diciendo que, para la mejor inteligencia de cuanto sigue, hemos juzgado oportuno hacer la clasificación de los ferrocarriles secundarios y estratégicos en la forma que indica el cuadro siguiente:

CUADRO 59 (I)

Clasificación de los Ferrocarriles secundarios y estratégicos

Designación	Situación legal	Grupos	
A[1]	En explotación	Secundarios	Plan de Ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados.
		Estratégicos	
B[1]	En construcción	Secundarios	
		Estratégicos	
C	Subastados sin resultado	Secundarios	
		Estratégicos	
D	Con proyecto aprobado	Secundarios	
		Estratégicos	
E[1]	Solicitados y en tramitación	Secundarios	
		Estratégicos	
F	Sin solicitar	Secundarios	
		Estratégicos	
A[2]	En explotación	Ferrocarriles secundarios no subvencionados.	
B[2]	En construcción		
E[2]	Solicitados y en tramitación		

CAPÍTULO IV

Estadística general de los Ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados

CUADRO 60 (II)

A[1] Ferrocarriles subven

Núm. de Orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — mm.	INCLUÍDO En Plan de	INCLUÍDO Según	Longitud — Metros	CAPITAL VALORADO DE PRIMER ESTABLECIMIENTO Total — Pesetas	CAPITAL VALORADO DE PRIMER ESTABLECIMIENTO Por Km. — Pesetas
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
							I. Secun
1	Palencia a Villalón	1.000	26-3-08	Plan	44.479	6,249.389	137.494
2	Medina de Ríoseco a Villada	íd.	íd.	íd.	45.601	5,283.256	122.937
3	Torre del Mar a Periana [Sección de Vélez-Málaga a Viñuela] (1)	íd.	íd.	íd.	8.208	2,102.783	256.187
4	Alicante a Villajoyosa	íd	íd.	R. O. 8-8-10	30.576	7,057.063	230.804
5	Sádaba a Gallur	íd.	íd.	Plan	55.395	4,554.482	82.219
6	Haro a Ezcaray	íd.	íd.	íd.	33.717	3,555.297	105.445
7	Orusco a Cifuentes [Sección de Orusco a Anguix (1) (4)	íd.	íd.	íd.	54.835	10,378.798	189.273
8	Matico a Azbarren (2)	íd.	íd.	R. O. 10-5-10	5.217	2,286.737	4[illegible]8.[illegible]8
	En Conjunto 8 líneas de	1.000	908	Plan o R. O. posterior	278.028	41,467.805	149.150
9	Palma al Puerto de Soller (3)	0.915	26-3-08	Plan	31.965	4,654.166	129.272
							II. Estra
10	Villajoyosa a Denia	1.000	26-3-08	Plan	62.071	17,935.703	275.456
11	Pamplona a Plazaola	íd.	íd.	íd.	55.983	13,196.730	230.120
12	Andoain a Lasarte	íd.	íd.	íd.	7.976	1,603.021	222.858
13	S. Fernando a Málaga [Sección de San Julián a Fuengirola] (1)	íd.	íd.	íd.	20.492	4,396.096	214.527
14	Medina de Ríoseco a Palanquinos	íd.	íd.	íd.	92.702	11,348.034	122.414
	En conjunto 5 líneas de	1.000	908	Plan	239.224	48,479.584	202.654
15	Palma a Santañy (2)	0.915	26-3-08	Plan	61.522	4,931.744	81.964
							III. Re
	13 f. c. Secundarios y Estratégicos de	1.000	908	Plan o R. O. posterior	517.252	89,947.389	173.895
	2 Id. íd. y íd. de	0.915	908	Plan	93.487	9,585.910	102.537
	Total de 15 f. c. Secundarios y Estratégicos de	1.000 y 0.915	908	Plan o R. O. posterior	610.739	99,533.299	162.972

(1) El resto de estos tres Ferrocarriles está en construcción, figurando con los números 16, 22 y 25, respectivamente, las secciones
(2) Estando pendientes de aprobación definitiva las valoraciones de estos tres Ferrocarriles, claro es que pudieran ser modificadas fuera sensible en sí misma, y menos en relación con este estudio de conjunto, se han aceptado las mencionadas cantidades, desde luego,
(3) La Compañía manifiesta que, no obstante la valoración oficial *(g)*, en realidad sus gastos de construcción ascendieron a pesetas
(4) Véase su significación en el Capítulo III (1.ª parte).

cionados en explotación

CONCESIÓN								Autorizada apertura explotación en
Ley general — *Fecha*	R. O. concesión — *Fecha*	Plazo — *Años*	Corporaciones y particulares que subvencionan	GARANTÍA DEL ESTADO: Capital — *Pesetas*	Interés anual: *Por 100*	Interés anual: *Pesetas*	Fórmula de gastos de explotación (4)	
(i)	*(j)*	*(k)*	*(l)*	*(m)*	*(n)*	*(o)*	*(p)*	*(q)*
darios								
26-3-08	5-2-10	99	Nadie	6,249.389	5	312.469	1.500 + 0'5 P	30-6-12
íd.	íd.	íd.	íd.	5,283.256	íd.	264.163	íd.	26-10-12
íd.	24-12-10	íd.	íd.	2,102.783	íd.	105.139	4.200 + 0'36 P	4-7-14
íd.	16-5-11	íd.	íd.	7,057.063	íd.	352.853	1.500 + 0'5 P	22-9-14
íd.	28-1-12	íd.	íd.	4,554.482	íd.	227.724	2.100 + 0'3 P	17-4 / 28-12 } 15
íd.	7-2-13	íd.	íd.	3,555.297	íd.	177.765	1.500 + 0'5 P	9-7-16
23-2-12	4-4-14	íd.	íd.	10,378.798	íd.	518.940	640 + 0'25 P + 1'5 TK	27-3 / 6-6 / 4-9 } 16; 28-12-17
26-3-08	22-2-15	íd.	íd.	2,286.737	íd.	114.337	1.950 + 0'35 P	8-4-18
908 y 912	910 a 915	99	Nadie	41,467.805	5	2,073.390	a + b P a + b P + c TK	912 a 918
26-3-08	23-2-11	99	Nadie	4,654.166	5	232.708	1.750 + 0'45 P	1-4-12 4-9-13
tégicos								
26-3-08	30-9-10	99	Nadie	17,935.703	5	893.785	1.500 + 0'5 P	27-9-14 19-7-15
íd.	19-10-10	íd.	íd.	13,196.730	íd.	659.837	íd.	29-4-14
íd.	18-3-11	íd.	íd.	1,603.021	íd.	80.151	íd.	íd.
íd.	12-9-12	íd.	íd.	4,396.096	íd.	219.805	2.450 + 0'43 P	17-4-15 19-4 / 23-5 } 16
23-2-12	9-10-12	íd.	íd.	11,348.034	íd.	567.401	640 + 0'25 P + 1'5 TK	28-4-15
908 y 912	910 a 912	99	Nadie	48,479.584	5	2,423.979	a + b P a + b P + c TK	914 a 916
26-3-08	30-5-13	99	Nadie	4,931.744	5	246.587	1.950 + 0'35 P	4-9-16 26-2 / 31-7 } 17
sumen								
908 y 912	910 a 915	99	Nadie	89,947.389	5	4,497.369	a + b P a + b P + c TK	912 a 918
908	911 y 913	99	Nadie	9,585.910	5	479.295	a + b P	912 a 917
908 y 912	910 a 915	99	Nadie	99,533.299	5	4,976.664	a + b P a + b P + c TK	912 a 918

aún no abiertas a la explotación.
las cantidades correspondientes a las casillas *(g)*, *(h)*, *(m)* y *(o)*. Como aun cuando así ocurriese, la modificacion no es probable que con sólo la presente salvedad.
5,550.000.

CUADRO 61 (III)

B[1] Ferrocarriles subven

Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — *mm.*	INCLUÍDO — En Plan de	INCLUÍDO — Según	Longitud — *Metros*	PRESUPUESTO — Total — *Pesetas*	PRESUPUESTO — Por Km. — *Pesetas*
(a)	*(b)*	*(c)*	*(d)*	*(e)*	*(f)*	*(g)*	*(h)*
	I. Secun						
16	Torre del Mar a Periana [Sección de Viñuela a Periana] (1)	1.000	26-3-08	Plan	11.992	3,926.962	327.465
17	Cáceres a Trujillo	íd.	íd.	íd.	52.710	6,278.446	119.112
18	Trujillo a Logrosán	íd.	íd.	íd.	41.674	5,854.966	140.494
19	León a Benavente	íd.	íd.	R. O. 19-2-10	69.632	8,680.931	124.668
20	Valladolid-Toro-Tordesillas-Cubo del Vino	íd.	íd.	Plan	154.700	22,538.524	145.691
21	Jumilla a Cieza	íd.	íd.	R. O. 3-6-11	31.771	6,215.917	195.647
22	Orusco a Cifuentes [Sección de Anguix a Cifuentes] (1)	íd.	íd.	Plan	58.880	13,203.382	224.242
	En conjunto 7 líneas de	1.000	908	Plan o R. O. posterior	421.359	66,699.128	158.295
23	Inca-Pollensa-Alcudia-Puebla	0.915	26-3-08	Plan y R. O. 18-4-11	55.975	5,789.962	103.438
24	Manacor a Artá	íd.	íd.	Plan	30.586	4,491.265	146.840
	En conjunto 2 líneas de	0.915	908	Plan o R. O. posterior	86.561	10,281.227	118.774
	II. Estra						
25	S. Fernando a Málaga [Sección de Fuengirola a S. Fernando] (1)	1.000	26-3-08	Plan	235.954	43,631.434	184.915
26	Huelva a Ayamonte	íd.	íd.	íd.	60.934	14,916.625	244.799
27	Logroño a Pamplona	íd.	íd.	íd.	116.888	24,757.095	211.801
	En conjunto 3 líneas de	1.000	908	Plan	413.776	83,305.154	201.329
	III Re						
	10 Ferrocarriles secundarios y estratégicos de	1.000	908	Plan o R. O. posterior	835.135	150,004.282	179.617
	Total de 12 Ferrocarriles secundarios y estratégicos de	1.000 y 0.915	908	Plan o R. O. posterior	921.696	160,285.509	173.903

(1) El resto de estos tres Ferrocarriles está en explotación, figurando con los números 3, 7 y 13, respectivamente, las secciones explotadas.
(2) El Ferrocarril de Estella a Vitoria y Los Mártires, de unos 132 kilómetros, según proyecto, no se incluye aquí ni en todo este capítulo por Título II.
(3) Aun cuando algunos Ferrocariles estén incursos en caducidad, figuran aquí como en construcción por estar pendientes de un proyecto de ley
(4) Véase su significación en el Capítulo III (1.ª parte).

cionados en construcción

CONCESIÓN								Longitud construída — *Metros*	Estado de las obras	Fecha en que termina el plazo de construcción (3)
Ley general — *Fecha*	R. O. concesión — *Fecha*	Plazo — *Años*	Corporaciones y particulares que subvencionan	GARANTÍA PRESUNTA DEL ESTADO: Capital — *Pesetas*	Interés anual: *Por 100*	Interés anual: *Pesetas*	Fórmula de gastos de explotación (4)			
(i)	*(j)*	*(k)*	*(l)*	*(m)*	*(n)*	*(o)*	*(p)*	*(r)*	*(s)*	*(t)*
darios (2)										
26-3-08	24-12-10	99	Nadie	3,926.962	5	196.348	4.200 + 0'36 P	6.100	Continúan	Pte. Prórroga
íd.	28-11-11	íd.	íd.	6,278.446	íd.	313.922	1.500 + 0'50 P	Nada	Paralizadas	íd.
íd.	íd.	íd.	íd.	5,854.966	íd.	292.748	íd.	íd.	íd.	íd.
íd.	1-7-12	íd.	íd.	8,680.931	íd.	434.047	íd.	2.000	íd.	íd.
íd.	5-4-13	íd.	íd.	22,538.524	íd.	1,126.927	íd.	Nada	íd.	íd.
íd.	30-9-13	íd.	íd.	6,215.917	íd.	310.795	íd.	26.000	íd.	íd.
23-2-12	4-4-14	íd.	íd.	13,203.382	íd.	660.169	640 + 0'25 P + 1'5 T_K	Parte	Continúan	2-7-19
908 y 912	910 a 914	99	Nadie	66,699.128	5	3,334.956	a + b P a + b P + c T_K			
26-3-08	17-9-12	99	Nadie	5,789.962	5	289.498	1.500 + 0'50 P	Nada	Paralizadas	Pte. Prórroga
23-2-12	27-11-15	íd.	íd.	4,491.265	íd.	224.563	1.000 + 0'40 P + 0'10 T_K + 0'04 M_K	La mayor parte	Continúan	2-1-19
908 y 912	912 a 915	99	Nadie	10,281.227	5	514.061	a + b P a + b P + c T_K + d M_K			
tégicos										
26-3-08	12-9-12	99	Nadie	43,631.434	5	2,181.572	2.450 + 0'43 P	Nada	Paralizadas	15-12-18
23-2-12	21-8-13	íd.	íd.	14,916.625	íd.	745.831	640 + 0'25 P + 1'5 T_K	Gran parte	íd.	Pte. Prórroga
26-3-08	26-6-14	íd.	íd.	24,757.095	íd.	1,237.855	1.500 + 0'50 P	Nada	íd.	2-1-19
908 y 912	912 a 914	99	Nadie	83,305.154	5	4,165.258	a + b P a + b P + c T_K			
sumen										
908 y 912	910 a 914	99	Nadie	150,004.282	5	7,500.214	a + b P a + b P + c T_K			
908 y 912	910 a 915	99	Nadie	160,285.509	5	8,014.275	a + b P a + b P + c T_K a + b P + c T_K + d M_K			

haberse hecho cargo el Estado de su construcción directa, por lo que figura en esta obra entre los ferrocarriles del Estado. (Véase Tomo I,

de prórroga general a los que por las dificultades de la guerra no han podido construirse en el plazo marcado.

C Ferrocarriles subvencionados subastados sin resultado

CUADRO 62 (IV)

Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — *mm.*	INCLUIDO En Plan de	INCLUIDO Según	Longitud — *Metros*	PRESUPUESTO Total — *Pesetas*	PRESUPUESTO Por Km. — *Pesetas*
(a)	*(b)*	*(c)*	*(d)*	*(e)*	*(f)*	*(g)*	*(h)*
	I. Secundarios						
28	Alcázar de San Juan a Toledo	1.000	26-3-08	Plan	119.825	10,345.373	86.337
29	Palencia a Guardo por Carrión de los Condes..........................	íd.	íd.	íd.	93.000	11,159.959	119.996
30	Fortuna a Caravaca....................	íd.	íd.	íd.	85.586	15,741.656	183.928
31	Ribadesella a Gijón....................	íd.	íd.	íd.	79.576	17,684.395	222.232
32	Calamocha a Vivel del Río	íd.	íd.	íd.	36.819	5,707.148	155.005
33	Ricla a Cariñena	íd.	íd.	íd.	32.400	2,735.925	84.442
34	Zumárraga a Zumaya..................	íd.	íd.	íd.	32.262	7,235.954	224.287
35	Lécera a la Puebla de Hijar............	íd.	íd.	íd.	26.400	2,542.733	96.315
36	Cangas de Tineo a Pravia por Cornellana	íd.	íd.	Plan y R. O. 29-12-11	66.000	15,739.824	238.482
37	Alicante a Alcoy	íd.	íd.	R. O. 11-1-09	76.836	13,475.641	175.381
38	Villaodrid a Villafranca del Bierzo	íd.	íd.	R. O. 16-4-09	151.862	51,165.078	336.918
39	Trubia a Bárzana de Quirós	íd.	íd.	R. O. 24-6-11	28.546	6,142.012	215.161
	En conjunto 12 líneas de	1.000	908	Plan o R. O. posterior.	829.112	159,675.698	192.586
	II. Estratégicos						
40	Torre del Mar a Zurgena...............	1.000	26-3-08	Plan	434.026	129,638.600	298.689
41	Ferrol a Gijón..........................	íd.	íd.	íd.	296.883	87,990.505	296.380
42	Blanes a Vilajuiga.....................	íd.	íd.	íd.	103.000	28,228.812	274.066
43	Tarifa a Algeciras.....................	íd.	íd.	íd.	31.230	4,586.353	146.857
44	Figaredo a León (sección de Ujo a Collanzo).............................	íd.	íd.	íd.	22.837	5,113.807	223.926
45	Enlace de las Estaciones en Oviedo.....	íd.	íd.	íd.	1.202	716.593	596.024
	En conjunto 6 líneas de	1.000	908	Plan	889.178	256,274.670	283.215
46	Pontevedra a Ribadavia................	1.676	26-3-08	Plan	82.000	47,611.335	580.626
	III. Resumen						
	18 f. c. secundarios y estratégicos de..	1 000	908	Plan o R. O. posterior.	1,718.290	415,950.368	242.072
	Total de 19 f. c. secundarios y estratégicos de......	1.000 y 1.676	903	Plan o R. O. posterior.	1,800.290	463,561.703	257.493

D Ferrocarriles subvencionados con proyecto aprobado

CUADRO 63 (V)

Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — mm.	INCLUIDO En Plan de	INCLUIDO Según	Longitud — Metros	PRESUPUESTO Total — Pesetas	PRESUPUESTO Por Km. — Pesetas
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
	I Secundarios						
47	Alcázar de San Juan a Cuenca..........	1.000	26-3-08	Plan	155.100	27,202.616	175.388
48	Pons a Cervera.	íd.	íd.	íd.	54.000	10,205.991	188.909
	En conjunto 2 líneas de	1.000	908	Plan	209.100	37,408.607	178.903
	II. Estratégicos						
49	Burgos-Soria-Calatayud	1.000	26-3-08	Plan	248.000	58,392.034	235.451
50	Requena a Alcaraz.	íd.	íd.	íd.	193.685	29,547.622	152.555
51	Burgos a Ontaneda.....................	íd.	íd.	íd.	176.048	54,662.844	310.500
52	Estación de Baeza a Alcaráz...........	íd.	íd.	íd.	147.067	27,068.083	184.052
53	Orense a Portugal.....................	íd.	íd.	íd.	130.873	35,949.703	274.691
54	Badajoz a Fregenal....................	íd.	íd.	íd.	123.591	25,696.480	207.914
55	Puertollano a La Carolina	íd.	íd.	íd.	114.414	39,023.761	341.075
56	Aguilas a Cartagena...................	íd.	íd.	íd.	96.945	17,773.833	183.339
57	Valdepeñas a Alcaráz..................	íd.	íd.	íd.	89.183	11,331.554	127.058
58	Castellón a Chert.....................	íd.	íd.	íd.	77.095	13,516.818	175.326
59	Zamora a Fermoselle	íd.	íd.	íd.	73.808	8,414.621	114.007
60	Olot a Rosas..........................	íd.	íd.	íd.	73.806	18,211.307	246.765
61	Gata a Jávea..........................	íd.	íd.	R. O. 21-2-12	10.488	2,006.675	191.331
	En conjunto 13 líneas de........	1.000	908	Plan o R. O. posterior.	1,554.997	341,595.338	219.676
	III. Resumen						
	15 f. c. secundarios y estratégicos de....	1.000	908	Plan o R. O. posterior.	1,764.097	379,003.945	214.843

E[1] Ferrocarriles subvencionados, solicitados y en tramitación

CUADRO 64 (VI)

Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — mm.	INCLUIDO En Plan de	Según	Longitud — Metros	PRESUPUESTO Total — Pesetas	Por Km. — Pesetas
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
	I. Secundarios						
62	Alcañiz a Vinaroz	1.000	26-3-08	Plan	166.500	40,620.865	243.969
63	Chillón a Logrosán	íd.	íd.	íd.	136.928	25,390.895	185.432
64	Jerez a Setenil	íd.	íd.	íd.	131.000	19,597.598	149.600
65	Avila-Piedrahita-Barco-Béjar	íd.	íd.	íd.	108.000	9,861.929	91.314
66	Vivel a Monroyo	íd.	íd.	íd.	106.600	27,298.176	256.080
67	Palencia a Aranda de Duero	íd.	íd.	íd.	104.765	11,625.295	110.965
68	Lérida a Fraga y Caspe	íd.	íd.	íd.	104.180	22,500.223	215.974
69	Cervera a Tarragona	íd.	íd.	íd.	76.000	10,109.308	133.017
70	Priego a Fernán-Núñez	íd.	íd.	íd.	75.127	17,173.313	228.590
71	Guadalajara a Cifuentes	íd.	íd.	íd.	69.919	13,386.996	191.464
72	Alcázar de S. Juan a Malagón	íd.	íd.	íd.	69.910	4,351.829	62.249
73	Toledo a Navahermosa	íd.	íd.	íd.	69.901	8,961.532	128.203
74	Almorox a Talavera de la Reina	íd.	íd.	íd.	68.076	10,919.088	160.396
75	Talavera a Navahermosa	íd.	íd.	íd.	59.750	4,580.435	76.660
76	Fernán-Núñez a Ecija	íd.	íd.	íd.	58.876	13,624.360	231.408
77	Puerto de la Luz a Agaete	íd.	íd.	íd.	58.000	12,108.811	208.773
78	Ponferrada a Palacios de Sil	íd.	íd.	íd.	49.525	11,168.761	225.518
79	Vélez-Rubio a Almendricos	íd.	íd.	íd.	44.088	10,643.161	241.407
80	Sequeros a Fuente de S. Esteban	íd.	íd.	íd.	38.204	3,406.318	89.161
81	Salamanca a Ledesma	íd.	íd.	íd.	36.575	6,262.838	171.233
82	Béjar a Sequeros	íd.	íd.	íd.	35.743	4,327.700	121.078
83	Caspe a Alcañiz	íd.	íd.	íd.	31.450	6,164.202	196.000
84	Alcázar de S. Juan a Tomelloso	íd.	íd.	íd.	31.366	3,873.991	123.509
85	Logroño a Torrecilla de Cameros	íd.	íd.	íd.	30.643	1,366.296	44.588
86	Calasparra a Caravaca	íd.	íd.	íd.	29.782	8,895.539	298.688
87	Munguía a Bermeo y Pedernales	íd.	íd.	íd.	23.891	8,693.970	363.901
88	Belmunt a Igualada	íd.	íd.	íd.	19.000	6,732.588	354.347
89	Toledo a Bargas	íd.	íd.	íd.	18.587	3,779.348	203.333
90	Vitigudino a Bogajo	íd.	íd.	íd.	18.030	1,130.757	62.715
91	Villalpando a Villanueva de Campos	íd.	íd.	íd.	14.828	2,268.720	153.002
92	Colmenar de Oreja a Villarejo de Salvanés	íd.	íd.	íd.	12.840	1,537.960	119.779
93	Oñate a S. Prudencio	íd.	íd.	íd.	6.535	976.677	149.453
94	Treto a Laredo	íd.	íd.	íd.	5.036	260.795	51.786
95	Moguer a la estación de San Juan del Puerto	íd.	íd.	íd.	3.000	650.993	216.997
96	Pamplona a Santisteban	íd.	Secundarios en lugar del de estratégicos de 26-3-08	R. O. 11-3-10	69.000	19,221.117	278.567
97	Pontevedra a Lalín y Lugo	íd.	26-3-08	Plan y R. O. 22-7-11 y Ley 22-7-12	185.978	35,511.287	190.943
98	Daroca al f. c. Caminreal-Zaragoza	íd.	íd.	Plan y Ley 2-7-14	43.817	4,590.216	104.759
99	Cifuentes a Caminreal	íd.	íd.	Plan y Ley 7-1-15	156.380	36,568.356	233.843
100	Villaodrid a Lugo	íd.	íd.	R. O. 16-4-09	72.510	11,408.403	157.336
101	Moguer a La Rábida	íd.	íd.	R. O. 16-4-09	10.800	314.757	29.144
102	Benavente a Villarino de los Manzanos	íd.	íd.	R. O. 19-2-10	92.099	17,234.713	187.132
103	Alhama al f. c. Torre del Mar-Periana	íd.	íd.	R. O. 24-12-10	21.000	5,415.164	257.865
104	Motilla del Palancar a La Roda	íd.	íd.	R. O. 24-6-11	52.285	8,963.691	171.439
105	Alhama de Granada a Lachar (1)	íd.	íd.	R. O. 29-12-11	33.000	6,387.052	193.547
	En conjunto 44 líneas de	1.000	908	Plan o Ley o R. O. posterior.	2,649.524	479,866.023	181.114

(1) En realidad esta línea está incluída en el plan conjuntamente con la de *Granada a Lachar;* pero siendo este último un trayecto unido por un ferrocarril en construcción no subvencionado (V. cuadro núm. 74), no es verosímil se concediera subvención si se solicitara otro paralelo al dicho; por lo que se ha segregado de estos Cuadros de ferrocarriles subvencionados el mencionado de Granada a Lachar.

Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — *mm.*	INCLUIDO En Plan de	Según	Longitud — *Metros*	PRESUPUESTO Total — *Pesetas*	Por Km. — *Pesetas*
(a)	*(b)*	*(c)*	*(d)*	*(e)*	*(f)*	*(g)*	*(h)*
	II. Estratégicos						
106	Ciudad Rodrigo a Río Tajo (estación)...	1.000	26-3-08	Plan	168.000	38,148.224	227.073
107	Santiago por Carballino a Orense.......	íd.	íd.	íd.	149.992	44,308.992	295.409
108	Verín a Puebla de Sanabria por S. Juan de Laza..........................	íd.	íd.	íd.	147.082	47,936.696	325.918
109	Coruña a Corcubión..................	íd.	íd.	íd.	115.563	29,941.563	259.093
110	Balaguer a Puigcerdá..................	íd.	íd.	íd.	110.297	49,122.978	445.370
111	Figaredo-León (Sección Collanzo-Matallana) (2)........................	íd.	íd.	íd.	97.163	37,957.930	390.662
112	Barbastro a Boltaña....................	íd.	íd.	íd.	87.486	26,075.924	298.058
113	Benavente a Puebla de Sanabria.........	íd.	íd.	íd.	86.915	8,274.836	95.206
114	Guardiola a Olot..........	íd.	íd.	íd.	80.647	27,474.888	340.681
115	Badajoz a S. Vicente de Alcántara......	íd.	íd.	íd.	80.310	17,762.755	221.177
116	Jarandilla a Plasencia..................	íd.	íd.	íd.	72.669	9,604.111	132.162
117	Santiago a Carballo....................	íd.	íd.	íd.	58.200	14,185.400	243.735
118	Sádaba a Sangüesa....................	íd.	íd.	íd.	55.696	9,629.160	172.888
119	Castellón a Lucena.....................	íd.	íd.	íd.	48.200	14,478.326	300.380
120	Puerto de la Luz a Telde...............	íd.	íd.	íd.	38.947	8,570.842	220.064
121	Güimar al f. c. Santa Cruz Tenerife-Orotava.......	íd.	íd.	íd.	27.104	7,508.713	277.033
122	Benavente a Villanueva de Campos.....	íd.	íd.	íd.	22.393	1,398.043	62.432
	En conjunto 17 líneas de......	1.000	908	Plan	1,446.664	392,379.381	271.230
123	Santiago a Cortiñán....................	1.676	26-3-08	Plan	73.561	20,273.799	275.605
	III. RESUMEN						
	61 f. c. secundarios y estratégicos de...	1.000	908	Plan o Ley o R. O. posterior	4,096.188	872,245.404	212.941
	Total de 62 f. c. secundarios y estratégicos de..........	1.000 y 1.676	908	Plan o Ley o R. O. posterior	4,169.749	892,519.203	214.046

(2) Véase nota cuadro núm. 74.

F Ferrocarriles subvencionados sin solicitar

CUADRO 65 (VII)

Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — *mm.*	INCLUIDO En plan de	INCLUIDO Según	Longitud aproximada — *Km.* (4)
(a)	*(b)*	*(c)*	*(d)*	*(e)*	*(f)*
	I. Secundarios				
124	Teruel a Cuenca	1.000	26-3-08	Plan	130
125	Guadalajara a Huete	»	»	»	94
126	Campanario por Puebla de Alcocer a Herrera del Duque	»	»	»	75
127	San Esteban de Gormaz a Sepúlveda	»	»	»	72
128	Baza a La Puebla de Don Fadrique	»	»	»	70
129	Segovia a Avila	»	»	»	68
130	Pedro Abad a Martos	»	»	»	65
131	Chelva a Ademuz	»	»	»	65
132	Peñafiel por Cuéllar a Yanguas	»	»	»	64
133	Villanueva y Geltrú por Villafranca a Igualada	»	»	»	60
134	Castil de Peones por Belorado a Santo Domingo de la Calzada y a Pradoluengo	»	»	»	57
135	Alberique a Ayora por Enguera	»	»	»	55
136	Santa Cruz de Tenerife a la Orotava	»	»	»	49
137	Liria a Chelva	»	»	»	48
138	Mahón a Ciudadela	»	»	»	46
139	Almería por Dalías a Berja	»	»	»	45
140	Villamartín por Grazalema a estación de Cortes	»	»	»	45
141	Estación de la Junta (f. c. de Sevilla a Cala) por Aracena al f. c. Zafra-Huelva	»	»	»	45
142	Morón por Pruna al f. c. Jerez-Setenil	»	»	»	44
143	Almadén de la Plata por Cazalla a Constantina	»	»	»	43
144	Ademuz a Teruel	»	»	»	42
145	Castalla a Pinoso	»	»	»	40
146	Riaño a Cistierna	»	»	»	40
147	Soneja por Aín a Nules	»	»	»	38
148	Hinojosa a la estación de Belalcázar	»	»	»	35
149	Lérida a Granadella	»	»	»	35
150	Totana a Mazarrón	»	»	»	32
151	Gandesa a la estación de Ascó	»	»	»	30
152	María por Vélez-Blanco a Vélez-Rubio	»	»	»	30
153	Almadén de la Plata por Ronquillo al f. c. Sevilla-Cala	»	»	»	30
154	Alcaudete a Alcalá la Real	»	»	»	30
155	Lucena a Iznajar por Rute	»	»	»	30
156	Ondárroa por Marquina a Ermúa	»	»	»	28
157	Guernica a Ondárroa por Lequeitio	»	»	»	28
158	Vitoria a Izarra	»	»	»	25
159	Calahorra a Arnedillo	»	»	»	25
160	Sarria a la estación de Becerreá	»	»	»	25
161	Navalmoral a Jarandilla	»	»	»	25
162	Magdalena a La Robla	»	»	»	25
163	Ciudad-Real a Piedrabuena	»	»	»	25
164	Torrecilla de Cameros a Lumbreras	»	»	»	22
165	Mondoñedo al f. c. Lugo-Ribadeo	»	»	»	20
166	Beranga a Santoña	»	»	»	17
167	Termens a Lérida	»	»	»	17
168	Tarrasa a Papiol	»	»	»	16
169	Reus a Montroig	»	»	»	16
170	Belmonte al f. c. Cornellana-Cangas de Tineo	»	»	»	15
171	Sils a Santa Coloma de Farnés	»	»	»	15
172	Arnedillo a Las Ruedas	»	»	»	15
173	Hinojosa al f. c. Bélmez-Pozo Blanco por Villanueva	»	»	»	15
174	Cabañas de la Sagra al Puente de Algodor	»	»	»	14
175	Castañeda a Torrelavega	»	»	»	12
176	Establiments a la línea de Palma al Puerto de Soller	»	»	»	5
177	Sigüenza a Maranchón y Molina	»	»	Plan y ley 7-1-15	80 (1)
178	Martos a Granada	»	»	R. O. 22-6-10	77
179	Caravaca a Puebla de Don Fadrique	»	»	R. O. 24-6-11	60 (1)
180	Almansa a Cofrentes	»	»	íd.	42 (1)
181	Miajadas a Zorita	»	»	Ley 22-7-12	25 (1)
	En conjunto 58 líneas de	1.000	908	Plan o ley o R. O. posterior.	2.341

Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — mm	INCLUIDO En plan de	INCLUIDO Según	Longitud aproximada — Km. (4)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
	II. Estratégicos				
182	Zafra a Villanueva por Jerez de los Caballeros	1.000	26-3-08	Plan	85
183	Estada y Tamarite a Balaguer	»	»	»	82
184	Basella-Solsona-Cardona-Manresa	»	»	»	78
185	Gibraleón a la frontera portuguesa por Paimogo	»	»	»	70
186	Palacios de Sil a Cangas de Tineo	»	»	»	68
187	Del f. c. Gandía-Denia por Pego a Muro	»	»	»	66
188	Alcántara a San Vicente de Alcántara	»	»	»	64
189	Trespaderne a Miranda	»	»	»	54
190	Marcilla al f. c. Pamplona-Logroño	»	»	»	45
191	Del Repilado, o del empalme de los ferrocarriles Zafra-Huelva y Junta-Aracena, a la frontera portuguesa	»	»	»	45
192	Alcántara a Río Tajo (Estación)	»	»	»	40
193	Solsona a Gironella y ramal a Berga	»	»	»	35
194	Linares a La Carolina	»	»	»	30
195	Almendralejo a Santa Marta	»	»	»	30
196	Tuy a La Guardia	»	»	»	25
197	Graus al f. c. Barbastro-Boltaña	»	»	»	22
198	Villagarcía al f. c. Pontevedra-Lalín-Lugo	»	»	»	20
199	Palma al Puerto de Andraitx	»	»	R. O. 17-4-15	25 (1)
200	Jaca al f. c. Pamplona-Sangüesa	»	»	R. O. 30-4-15	73 (1)
	En conjunto 19 líneas de	1.000	908	Plan o R. O. posterior.	987

III. Resumen

58 f. c. secundarios de 1m000 que suman 2.341 Km. a 178.959 ptas. Km.(2), suman 418.943.019 ptas.
19 » estratégicos » » » 987 » » 246.935 » » (3) » 243.724.845 »

Total 77 f. c. sec. y estr. de 1m000 que suman 3.328 Km. importarían .... 662.667.864 ptas.

Resultando un promedio de conjunto por Km. de .... 199.119 ptas.

(1) Calculadas sobre el mapa estas longitudes, que no figuran ni en el Plan ni en documento alguno.
(2) Promedio por Km. de los f. c. secundarios de 1m000: A1, B1, C, D y E1.
(3) » » » » » estratégicos » » » »
(4) La que figura en el «Plan».

CUADRO 66 (VIII)

Compañías concesionarias de los Ferrocarriles subvencionados en explotación

COMPAÑÍAS	LINEAS		LONGITUDES — *Metros*	
	Número de orden	DESIGNACIÓN	Parciales	Totales
Compañía de los Ferrocarriles de Castilla	1	Palencia a Villalón	44.479	182.782
	2	Medina de Ríoseco a Villada	45.601	
	14	Medina de Ríoseco a Palanquinos	92.702	
» » » suburbanos de Málaga	3	Torre del Mar a Periana (Sección de Vélez-Málaga a Viñuela)	8.208	8.208
» » » secundarios y estratégicos de Alicante	4	Alicante a Villajoyosa	30.576	92.647
	10	Villajoyosa a Denia	62.071	
» » » de Sádaba a Gallur	5	Sádaba a Gallur	55.395	55.395
» del Ferrocarril de Haro a Ezcaray	6	Haro a Ezcaray	33.717	33.717
» » » del Tajuña	7	Orusco a Cifuentes (Sección de Orusco a Anguix)	54.835	54.835
» de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao	8	Matico a Azbarren	5.217	5.217
Sociedad anónima del Ferrocarril de Soller	9	Palma al Puerto de Soller	31.965	31.965
» minera guipuzcoana	11	Pamplona a Plazaola	55.983	63.959
	12	Andoain a Lasarte	7.976	
Compañía de los Ferrocarriles de Málaga, Algeciras y Cádiz	13	San Fernando a Málaga (Sección de San Julián a Fuengirola)	20.492	20.492
» » » de Mallorca	15	Palma a Santañy	61.522	61.522
		Suma total		610.739

CUADRO 67 (IX)

Compañías concesionarias de los Ferrocarriles subvencionados en construcción

COMPAÑÍAS	LINEAS		LONGITUDES — *Metros*	
	Número de orden	DESIGNACIÓN	Parciales	Totales
Compañía de los Ferrocarriles suburbanos de Málaga	16	Torre del Mar a Periana (sección de Viñuela a Periana)	11.992	11.992
» » » de Extremadura	17	Cáceres a Trujillo	52.710	94.384
	18	Trujillo a Logrosán	41.674	
» » » secundarios y estratégicos de León.	19	León a Benavente	69.632	69.632
D. Julio Guillén	20	Valladolid-Toro-Tordesillas-Cubo del Vino	154.700	154.700
Compañía de los Ferrocarriles del *Sud de España* (1)	21	Jumilla a Cieza	31.771	31.771
» del Ferrocarril del Tajuña	22	Orusco a Cifuentes (sección de Anguix a Cifuentes)	58.880	58.880
Sociedad de los Ferrocarriles del Norte de Mallorca	23	Inca-Pollensa-Alcudia-Puebla	55.975	55.975
Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca	24	Manacor a Artá	30.586	30.586
» » » de Málaga, Algeciras y Cádiz	25	San Fernando a Málaga (sección de Fuengirola a San Fernando)	235.954	235.954
Sociedad española de Ferrocarriles secundarios	26	Huelva a Ayamonte	60.934	60.934
Sociedad minera guipuzcoana	27	Logroño a Pamplona	116.888	116.888
		Suma total		921.696

(1) Diferente de la del *Sur de España*.

CUADRO 68 (X)

LONGITUDES de los diferentes planes de ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados

Plan		Secundarios	Estratégicos	SUMA	Kilómetros	Metros
Plan de 1893	1.ª Propuesta o anteproyecto de la Comisión				10.569	000
	Plan definitivo propuesto por la Comisión				4.980	000
Plan de 1905	Plan principal (por grupos de líneas)	2.890	2.103	4.993		
	» supletorio (por líneas aisladas)	2.450	2.541	4.991		
	» total propuesto por la Comisión y aprobado por el Gobierno	5.340	4.644	9.984	9.984	000
Plan de 1908	(El total de 1905, pero por líneas aisladas todo él)	5.340	4.644	9.984	9.984	000

Plan vigente (el de 1908 con modificaciones)

Designación	SECUNDARIOS (m.) 1m 000	SECUNDARIOS (m.) 0m 915	SECUNDARIOS (m.) SUMA	ESTRATÉGICOS (m.) 1m 676	ESTRATÉGICOS (m.) 1m 000	ESTRATÉGICOS (m.) 0m 915	ESTRATÉGICOS (m.) SUMA	TOTAL — Metros
A[1]	278.028	31.965	309.993	»	239.224	61.522	300.746	610.739
B[1]	421.359	86.561	507.920	»	413.776	»	413.776	921.696
C	829.112	»	829.112	82.000	889.178	»	971.178	1,800.290
D	209.100	»	209.100	»	1,554.997	»	1,554.997	1,764.097
E[1]	2,649.524	»	2,649.524	73.561	1,446.664	»	1,520.225	4,169.749
F	2,341.000	»	2,341.000	»	987.000	»	987.000	3,328.000
Total	6,728.123	118.526	6,846.649	155.561	5,530.839	61.522	5,747.922	12,594.571

	Kilómetros	Metros
Plan vigente, Total	12.594	571
Aumento (1) del Plan vigente con relación al de 1908, en Km.	2.610	571
» » » » » » en tanto por 100	26 por 100	

(1) Este aumento procede del exceso de las inclusiones nuevas sobre las supresiones, incrementado con la diferencia entre las longitudes de los presupuestos y las calculadas someramente en el plan, mucho menores éstas que aquéllas, en general.

Resumen de CONCESIONES de Ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados

CUADRO 69 (XI)

		AÑOS	Longitud — *Metros*	Capital — *Pesetas*
1.° Concesiones hechas en cada año [A' + B']		1910	228.334	48,694.823
		1911	164.901	25,447.662
		1912	530.150	78,400.939
		1913	342.644	52,158.107
		1914	230.603	48,339.275
		1915	35.803	6,778.002
		Total	1,532.435	259,818.808
2.° Concesiones hechas con arreglo a las Leyes generales		de 1904	Nada.	Nada.
		de 1908	1,234.498	205,480.704
		de 1912	297.937	54,338.104
3.° Promedio anual de Concesiones	en 6 años	Del 5- 2-910 (fecha de la 1.ª concesión). Al 27-11-915 (» » última ídem)	255.406	43,303.135
	en 10 »	Del 26- 3-908 (» 2.ª ley secundarios). Al 31- 5-918 (» de este trabajo)	153.244	25,981.881
	en 14 »	Del 30- 7-904 (» 1.ª ley secundarios). Al 31- 5-918 (» de este trabajo)	109.460	18,558.486

Resumen de CONSTRUCCIONES de Ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados

CUADRO 70 (XII)

		AÑOS	Longitud — *Metros*	Capital — *Pesetas*
1.° Construcciones terminadas en cada año [A'] (1)		1912	90.080	11,532.645
		1913	31.965	4,654.166
		1914	102.743	23,959.597
		1915	210.168	33,838.219
		1916	54.209	7,951.393
		1917	116.357	15,310.542
		1918	5.217	2,286.737
		Total	610.739	99,533.299
2.° Promedio anual de construcciones terminadas	en 8 años	Del 5- 2-910 (fecha de la 1.ª concesión). Al 8- 4-918 (» última autorización apertura)	76.342	12,441.662
	en 10 »	Del 26- 3-908 (» 2.ª ley secundarios). Al 31- 5-918 (» de este trabajo)	61.074	9,953.330
	en 14 »	Del 30- 7-904 (» 1.ª ley secundarios). Al 31- 5-918 (» de este trabajo)	43.624	7,109.521
3.° Construcciones sin terminar [B'] (2)			921.696	160,285.509

(1) Por líneas completas, entendiendo por tales también, para este efecto, los números 3, 7 y 13.
(2) Están en ejecución, o bien se encuentran las obras paralizadas. (Véase cuadro 61.)

Resumen de COSTES totales y por kilómetro (1) de los Ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados

CUADRO 71 (XIII)

	TOTALES — Pesetas	Por Km. — Pesetas
131 líneas con 6,728.123 m. de f. c. secundarios de 1m 000	1.204,060.280	178.959
63 » » 5,530.839 » » » estratégicos » »	1.365,758.972	246.935
Suman 194 líneas con 12,258.962 m. de f. c. secundarios y estratégicos de 1m 000	2.569,819.252	209.628
4 » » 180.048 » » » » » » 0m 915	19,867.137	110.344
2 » » 155.561 » » » estratégicos de 1m 676	67,885.134	436.389
Total 200 líneas con 12,594.571 m. de f. c. secundarios y estratégicos en total	2.657,571.523	211.009
O sea { 134 » » 6,846.649 » » » secundarios	1.218,995.673	178.043
O sea { 66 » » 5,747.922 » » » estratégicos	1.438,575.850	250.278

Máximos y mínimos costes kilométricos

1.º *Ferrocarriles construídos* [A1].

Mínimo.—F. C. estratégico núm. 15 de *Palma a Santañy*, de v. e. (0m 915)	81.964
Máximo.—F. C. secundario núm. 8 de *Matico a Azbarren*, de v. e. (1m 000)	448.908

2.º *Plan* [A1; B1; C; D; E1; F].

Mínimo.—F. C. secundario, solicitado y en tramitación, núm. 101, de *Moguer a la Rábida* de v. e. (1m 000)	29.144
Máximo.—F. C. estratégico, subastado sin resultado, núm. 45, de *Enlace de las estaciones en Oviedo*, de v. e. (1m 000)	596.024

(1) Valorados los del grupo [A1] y presupuestados los restantes.

Régimen de subvenciones

a los Ferrocarriles secundarios y estratégicos

CUADRO 72 (XIV)

Régimen de SUBVENCIONES a los Ferrocarriles secundarios y estratégicos *

CUADRO 72 (XIV)

1.º	CAPITAL — Pesetas	5 por 100 — Pesetas
27 líneas del Plan ya concedidas [A¹ + B¹]	259.818.808	12.990.940
173 » » aún no concedidas [C + D + E¹ + F]	2.397.752.715	119.887.635
200 líneas del Plan en total	2.657.571.523	132.878.575

2.º Subvencionando anualmente con el (1)		Tanto por 100	1 por 100	2 por 100	3 por 100	4 por 100	5 por 100
al expresado capital de Ptas. 2.657.571.523, (2) resultaría la anualidad	(a)	Pesetas	26.575.715	53.151.430	79.727.145	106.302.860	132.878.575
que capitalizada al 5 %, interés corriente del dinero, equivaldría... al final del primer año o principio del segundo de explotación, o sea cuando el Estado debe pagar la primera anualidad, (3) a	(b)	Pesetas	553.177.066	1.106.354.132	1.659.531.198	2.211.708.264	2.765.885.330
y al final de 97 años de explotación (3) de los ferrocarriles, a	(c)	Pesetas	59.846.241.025	119.692.482.050	179.538.723.075	239.384.964.100	299.231.205.125
Si la vigente Ley respondiera sinceramente a su espíritu de que se construya el plan *completo* a ella anexo por Compañías privadas auxiliadas por el Estado con la garantía de interés, es evidente que aquél debiera haber contado con la seguridad de poseer desde luego (por una u otra combinación financiera) la cantidad disponible igual a la correspondiente de las casillas (b) o sus interpoladas, con la cual se podría:							
I.—Auxiliar en la forma que la Ley dispone y hoy se hace.							
II.—Dar una *subvención fija* al empezar la construcción de los *12.594'571 Km.* del plan hoy vigente a razón de	(d)	Ptas. por Km.	43.922	87.844	131.766	175.688	219.610
III.—O construirse *en el acto* por el Estado, a razón de *175.000 pesetas por Km.*, ferrocarriles con un desarrollo longitudinal de	(e)	Kilómetros	3.161	6.322	9.483	12.644	15.805
Y por análogas consideraciones y fijando igual precio de *175.000 pesetas por Km.*, al final de los 99 años de la supuesta concesión global de todo el plan vigente, con las cantidades (c) podría comprar el Estado ferrocarriles con un desarrollo longitudinal de	(f)	Kilómetros	341.979	683.958	1.025.937	1.367.916	1.709.895
Siendo así que al pasar en dicha fecha a poder del Estado los *12.594'571 Km.* del plan hoy vigente, aquél, con dichas cantidades (c), habría en realidad pagado el Km. a	(g)	Ptas. por Km.	4.751.749	9.503.498	14.255.247	19.006.996	23.758.745

(1) No es fácil fijar, dados los pocos años de experiencia transcurridos para estos ferrocarriles, el tanto por 100 que debiera suponerse habría de abonar el Estado como promedio de garantía de interés en 97 años, por lo que se han calculado los cinco tipos indicados que, por sí solos o con ayuda de sencillas interpolaciones, bastan para cualquier hipótesis que se establezca.

(2) Suponiendo, como es forzoso para hacer el cálculo general, que todos los ferrocarriles del Plan se abrieran a la vez a la explotación el día 1.º de un mismo año.

(3) Suponiendo que de los 99 años de concesión, se invirtieran dos en la construcción; que es lo que aproximadamente viene a suponer la ley de 1912 hoy vigente, al ordenar se incremente el presupuesto de las obras y material móvil en determinados tantos por ciento que especifica, entre los cuales figura «el 9 por 100 en concepto de intereses del capital adelantado hasta el momento en que empiece la explotación», cuyo 9 por 100 ya va incluído, con todos los restantes a que acaba de aludirse, en los presupuestos totales que aparecen en los cuadros anteriores y en el presente.

3.º

La *anualidad de quince millones de pesetas* que el Estado ha declarado tener disponible para auxilios a estos ferrocarriles, sugiere varias consideraciones, entre las cuales se explanan las siguientes:

I.—Puede emplearse en la forma actual, subvencionando anualmente con el....	....	Tanto por 100	1 por 100	2 por 100	3 por 100	4 por 100	5 por 100
al capital total de primer establecimiento de..........	(h)	Pesetas	1.500.000.000	750.000.000	500.000.000	375.000.000	300.000.000
que al coste que hoy resulta de *211.000 pesetas por kilómetro*, supone un desarrollo longitudinal de ferrocarriles de	(i)	Kms.	7.109	3.555	2.370	1.777	1.422

II.—Dicha *anualidad de quince millones* capitalizada al 5 por 100, interés corriente del dinero, equivaldría ....

al final del primer año o principio del segundo de explotación, a..........	(j)	Pesetas	312.227.009
con cuya cantidad podría el Estado auxiliar la construcción con una *subvención fija*, por ejemplo, de *100.000 pesetas por kilómetro*, a ferrocarriles con un desarrollo longitudinal de	(k)	Kms.	3.122
o construirse *en el acto* por el Estado, a razón de *175.000 pesetas por kilómetro*, ferrocarriles con un desarrollo longitudinal de	(l)	Kms.	1.784
y al final de noventa y siete años de explotación de los ferrocarriles a	(m)	Pesetas	33.778.719.232
con cuya cantidad podría entonces comprar el Estado, a razón de *175.000 pesetas por kilómetro*, ferrocarriles con un desarrollo longitudinal de	(n)	Kms.	193.021
en lugar de adquirir sólo los kilómetros indicados en (i), que en dicho caso son los que únicamente pasarían a su poder, habiendo en realidad pagado el kilómetro exactamente (1) a los precios marcados en (g).			

(1) Salvado, claro es, el insignificante error cometido al despreciar las últimas cifras decimales o enteras, como se ha hecho, por ejemplo, al suponer en (i) el coste kilométrico de 211.000 pesetas en lugar de 211.009.

4.º

Si el Estado se decidiera a construir, desde luego, por sí todo el plan hoy vigente de *12.594'571 kilómetros*, suponiendo que nada hubiese aún construído y fijando en *175.000 pesetas por kilómetro* el presupuesto unitario, le sería necesario.. ...

o desembolsar en bloque la suma de	(o)	Pesetas	2.204.049.925
o, si hacía un empréstito por dicha cantidad, para amortizarla en noventa y nueve años al tipo de 5 por 100 de interés corriente del dinero, habría de abonar noventa y nueve anualidades, cada una de..........	(p)	Pesetas	111.089.516

* Los cálculos que conducen a los resultados que aparecen en este Cuadro, han sido hechos aplicando las fórmulas corrientes de intereses, anualidades, etc., y utilizando, cuando el caso lo ha requerido, las tablas de Pereire.

CAPÍTULO V

Estadística general de los Ferrocarriles secundarios no subvencionados

A² Ferrocarriles no subvencionados en explotación

CUADRO 73 (XV)

Número de orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — mm	Longitud — Metros	PRESUPUESTO Total — Pesetas	PRESUPUESTO Por Km. — Pesetas	CONCESION Ley general — Fecha	CONCESION R. O. concesión — Fecha	CONCESION Plazo — Años	Autorizada apertura explotación en
(a)	(b)	(c)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(q)
201	Villacañas a Quintanar de la Orden	1.000	24.600	1,012.172	41.145	30-7-04	25-6-07	75	31-12-08
202	Minas de San Roque a La Carolina	íd.	21.676	811.134	37.420	íd.	13-1-08	íd.	8-12-09
203	Estación de Linares a las Minas de San Roque	íd.	6.790	880.981	129.746	26-3-08	8-7-09	99	13-11-09
204	Gerena a la Estación de Gerena	íd.	4.000	329.385	82.345	íd.	2-8-10	íd.	10-1-11
205	Aznalcollar a la Estación de Cuchichón	íd.	3.000	416.316	138.772	23-2-12	26-6-14	íd.	28-12-14
206	Pamplona a Sangüesa y Ramal a Aoiz (1) (eléctrico)	íd.	59.517	3,421.374	57.485	26-3-08	27-7-08	íd.	21-4-11
	En conjunto, 6 líneas de	1.000	119.583	6,871.362	57.461	904-908-912	907 a 914	75 y 99	908 a 914
207	Estación de Guardiola al término de Castellar de Nuch y fábrica Asland (Sección de Guardiola a Pobla)	0.600	10.000	251.000	25.100	26-3-08	2-8-10	99	5-6-14
	Total de 7 f. c. secundarios de	1.000 y 0.600	129.583	7,122.362	54.964	904-908-912	907 a 914	75 y 99	908 a 914

(1) Este Ferrocarril debiera, en realidad, aparecer entre los números 202 y 203, para seguir el orden de antigüedad en la concesión; pero habiéndose notado este cambio de lugar estando ya en prensa la 3.ª parte del volumen, no se ha salvado la inadvertencia por la gran complicación que ello suponía y carecer además de importancia.

B² Ferrocarriles no subvencionados en construcción

CUADRO 74 (XVI)

Núm. de orden	DESIGNACION (3)	Ancho de vía — mm.	Longitud — Metros	PRESUPUESTO Total — Pesetas	PRESUPUESTO Por Km. — Pesetas	CONCESION Ley general — Fecha	CONCESION R. O. concesión — Fecha	CONCESION Plazo — Años	Longitud construída — Metros	Estado de las obras
(a)	(b)	(c)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(r)	(s)
208	Granada a Lachar	1.000	20.150	2,667.674	132.391	26-3-08	27-12-12	99	Nada	Paralizadas
209	Del Km. 4'835 del tranvía Puente Monachil-Gabia Grande, a Santa Fe (1)	íd.	9.594	499.681	52.083	íd.	5-4-13 (Provisional)	99	3.966 (1)	íd. (1)
210	Del Tranvía de Granada a su estación del f. c. a Santa Fe, a la Azucarera «La Purísima» (2)	íd.	5.553	428.319	77.133	íd.	23-4-17	99	(2)	(2)
211	Conquista a Puertollano	íd.	60.000	5,718.906	95.315	23-2-12	8-7-18 (Provisional)	99	Nada	Sin empezar
	En conjunto 4 líneas de	1.000	95.297	9,314.580	97.743	908 y 912	912 a 918	99		
212	Del Km. 42 del f. c. Zafra-Huelva, a Bodonal de la Sierra	1.676	4.579	164.560	35.938	23-2-12	2-7-15 (Provisional)	99	Nada	Paralizadas
	Total de 5 f. c. secundarios de	1.000 y 1.676	99.876	9,479.140	94.909	908 y 912	912 a 918	99		

(1) El segundo trozo de este f. c. (3'966 Km.) se halla abierto a la explotación desde el 20 de Septiembre de 1914; pero dada la pequeña longitud de dicho trozo, se ha incluído todo este f. c. en el presente cuadro.—En cuanto al primer trozo (longitud restante), la construcción está sin empezar.

(2) Este f. c. se halla hoy en explotación, habiendo resultado su longitud efectiva de 5'715 Km.; y a él puede aplicarse lo dicho en la nota (1) del Cuadro 73.

(3) Al presentar el proyecto del f. c. núm. 111 (Cuadro núm. 64) se hizo conjuntamente con el de la sección de Matallana a León; pero esta última se segregó del mismo por hallarse ya concedida y dentro de la situación legal B². Ahora bien: posteriormente, dicha sección de B² ha caducado; por lo que, cuando el asunto se resuelva en definitiva, tendrá que figurar en la situación que corresponda. En vista de ello no se incluye dicha sección en ninguno de ambos cuadros.

E² Ferrocarriles no subvencionados, solicitados y en tramitación

CUADRO 75 (XVII)

Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Ancho de vía — mm.	Longitud — Metros	PRESUPUESTO Total — Pesetas	PRESUPUESTO Por Km. — Pesetas
(a)	(b)	(c)	(f)	(g)	(h)
213	Vitoria a Logroño	1.000	62.835	9,489.122	151.019
214	Villafría a Estella	íd.	48.372	4,454.957	92.098
215	Cercedilla al Puerto de Navacerrada	íd.	11.150	717.665	64.370
216	Del tranvía de Granada a su estación del ferrocarril a Santa Fe, a la Azucarera «Nueva Rosario»	íd.	7.099	540.743	76.182
217	Santa Fe a Chauchina	íd.	4.836	293.608	60.713
218	*Funicular* de El Escorial a la Explanada del Teléfono	íd.	3.400	265.930	78.215
219	*Funicular* de Montserrat a San Juan	íd.	525	125.000	238.095
	En conjunto 7 líneas de	1.000	138.217	15,887.025	114.943
220	Tres *funiculares aéreos* de la Montaña de Montserrat (Vacarisas-Bajo Llobregat-Monasterio; Santa Magdalena-San Jerónimo; Santa Magdalena-Collbató)		9.211	979.176	106.305
221	*Funicular aéreo* de la Batería del Hospitalet (Carretera de Casa Massana) a San Jerónimo de Montserrat		451	350.000	776.053
	En conjunto 2 funiculares aéreos		9.662	1,329.176	137.567
	Total de 9 ferrocarriles secundarios	1.000 y aéreos	147.879	17,216.201	116.421

Compañías concesionarias de los Ferrocarriles no subvencionados en explotación

CUADRO 70 (XVIII)

COMPAÑÍAS	LÍNEAS		LONGITUDES — *Metros*	
	Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Parciales	Totales
Compañía del Ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden	201	Villacañas a Quintanar de la Orden	24.600	24.600
» » » de La Carolina y prolongaciones	202	Minas de San Roque a La Carolina	21.676	28.466
	203	Estación de Linares a las Minas de San Roque	6.790	
Compañía gaditana de minas «La Caridad de Aznalcollar»	204	Gerena a la estación de Gerena	4.000	7.000
	205	Aznalcollar a la estación de Cuchichón	3.000	
Compañía del Ferrocarril eléctrico de Pamplona-Aoiz-Sangüesa (El Irati)	206	Pamplona a Sangüesa y ramal a Aoiz (eléctrico)	59.517	59.517
Compañía General de Asfaltos y Portland «Asland»	207	Estación de Guardiola al término de Castellar de Nuch y fábrica Asland. (Sección de Guardiola a Pobla)	10.000	10.000
		Suma total		129.583

Compañías concesionarias de los Ferrocarriles no subvencionados en construcción

CUADRO 77 (XIX)

COMPAÑÍAS	LÍNEAS		LONGITUDES — *Metros*	
	Núm. de orden	DESIGNACIÓN	Parciales	Totales
Compañía de los Ferrocarriles suburbanos de Málaga	208	Granada a Lachar	20.150	20.150
Sociedad de tranvías eléctricos de Granada	209	Del Km. 4'835 del tranvía Puente Monachil-Gabia Grande, a Sta. Fe	9.594	15.147
	210	Del tranvía de Granada a su estación del ferrocarril a Sta. Fe, a la Azucarera «La Purísima»	5.553	
Sociedad minera y metalúrgica de Peñarroya	211	Conquista a Puertollano	60.000	60.000
Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva	212	Del Km. 42 del ferrocarril Zafra-Huelva, a Bodonal de la Sierra	4.579	4.579
		Suma total		99.876

LONGITUDES de los Ferrocarriles secundarios no subvencionados

CUADRO 78 (XX)

DESIGNACIÓN	De 1m 676 — *Metros*	De 1m 000 — *Metros*	De 0m 600 — *Metros*	Funiculares aéreos — *Metros*	TOTAL *Metros*
A²..........	»	119.583	10.000	»	129.583
B²..........	4.579	95.297	»	»	99.876
E²..........	»	138.217	»	9.662	147.879
Total.....	4.579	353.097	10.000	9.662	377.338

Resumen de CONCESIONES de Ferrocarriles secundarios no subvencionados

CUADRO 79 (XXI)

AÑOS	Longitud — *Metros*	Capital — *Pesetas*	LEY DE 1904		LEY DE 1908		LEY DE 1912	
			Longitud — *Metros*	Capital — *Pesetas*	Longitud — *Metros*	Capital — *Pesetas*	Longitud — *Metros*	Capital — *Pesetas*
1907............	24.600	1,012.172						
1908............	21.676	811.134						
1909............	6.790	880.981						
1910............	14.000	580.385						
1911............	»	»						
1912............	20.150	2,667.674	46.276	1,823.306	115.604	8,478.414	67.579	6,299.782
1913............	9.594	499.681						
1914............	62.517	3,837.690						
1915............	4.579	164.560						
1916............	»	»						
1917............	5.553	428.319						
1918............	60.000	5,718.906						
A² + B²........	229.459	16,601.502						
Promedio anual (11 años).......	20.860	1,509.227						

Resumen de CONSTRUCCIONES de Ferrocarriles secundarios no subvencionados

CUADRO 80 (XXII)

AÑOS	Longitud — *Metros*	Capital — *Pesetas*
1908	24.600	1,012.172
1909	28.466	1,692.115
1910	»	»
1911	63.517	3,750.759
1912	»	»
1913	»	»
1914	13.000	667.316
Construcciones terminadas [A²]	129.583	7,122.362
Promedio anual (6 años)	21.597	1,187.060
Construcciones sin terminar [B²]	99.876	9,479.140

Resumen de COSTES totales y por km.(1) de los Ferrocarriles secundarios no subvencionados

CUADRO 81 (XXIII)

	Totales — *Pesetas*	Por Km. — *Pesetas*
17 líneas con 353.097 m. de f. c. de 1ᵐ 000	32,072.967	90.833
1 » » 4.579 » » 1ᵐ 676	164.560	35.938
1 » » 10.000 » » 0ᵐ 600	251.000	25.100
Suman 19 líneas con 367.676 m. sobre carriles	32,488.527	88.362
2 » » 9.662 » de funiculares aéreos	1,329.176	137.567
Total 21 líneas con 377.338 m. sobre carriles y aéreos	33,817.703	89.622
Máximos y mínimos costes kilométricos		
Mínimo de los F. C. construídos, así como de las tres situaciones [A²-B²-E²]; el núm. 207, de *Guardiola a Pobla,* de v. e. (0ᵐ 600)		25.100
Máximos: 1.° de los F. C. construídos [A²]; el núm. 205, de *Aznalcollar a la estación de Cuchichón,* de v. e. (1ᵐ 000)		138.772
2.° de las tres situaciones [A²-B²-E²], sobre carriles; el núm. 213, de *Vitoria a Logroño,* solicitado y en tramitación, de v. e. (1ᵐ 000)		151.019

(1) Con arreglo a presupuesto.

Apéndice

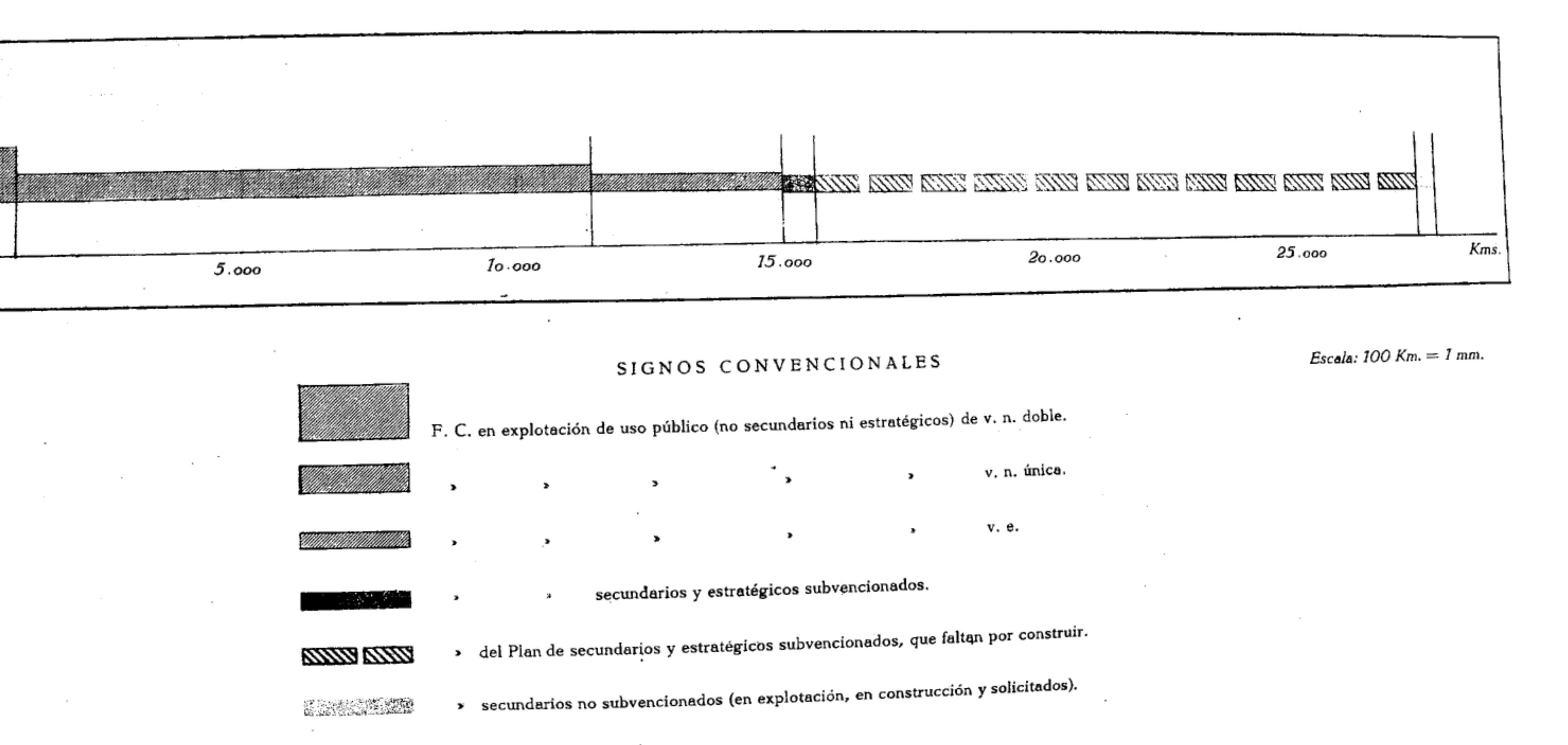
a la primera y segunda parte

Densidades de los Ferrocarriles españoles

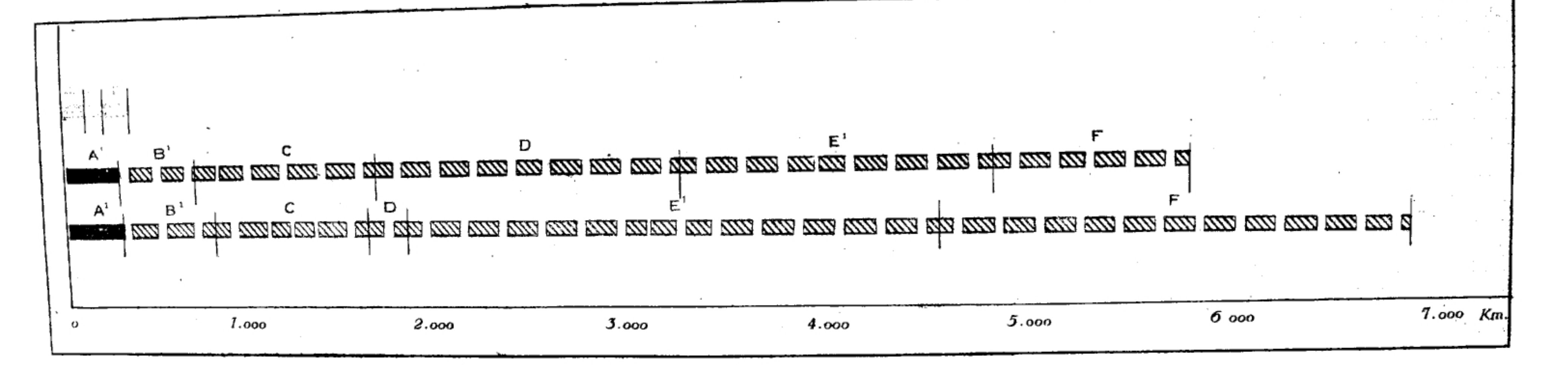
	LONGITUDES			KM. DE FERROCARRILES	
	Absolutas		Tanto por 100	Por 100 Km.² de superficie (1)	Por 10.000 habitantes (2)
	Kilómetros	*Metros*			
Ferrocarriles en explotación de uso público (no secundarios ni estratégicos)........	14.902	984	95	2'950	7'137
» » secundarios y estratégicos, con y sin subvención........	740	322	5	0'147	0'355
Suman los ferrocarriles en explotación........	15.643	306	100	3'097	7'492
Ferrocarriles en explotación de uso público (no secundarios ni estratégicos)........	14.902	984	54	2'950	7'137
» del Plan de secundarios y estratégicos subvencionados........	12.594	571	45	2'493	6'032
» secundarios no subvencionados: en explotación; en construcción; y solicitados....	377	338	1	0'075	0'181
SUMA TOTAL........	27.874	893	100	5'518	13'350

(1) Península e Islas adyadentes, en 1917, según datos del Instituto Geográfico y Estadístico: 505.196'52 Km.²
(2) » » » » » » » » » 20.875.844 habitantes.

Longitudes de las distintas clases de Ferrocarriles españoles



Longitudes de las distintas clases de Ferrocarriles secundarios y estratégicos



SIGNOS CONVENCIONALES

Escala: 25 Km. = 1 mm.

F. C. secundarios del Plan de subvencionados, en explotación.

» » » que faltan por construir.

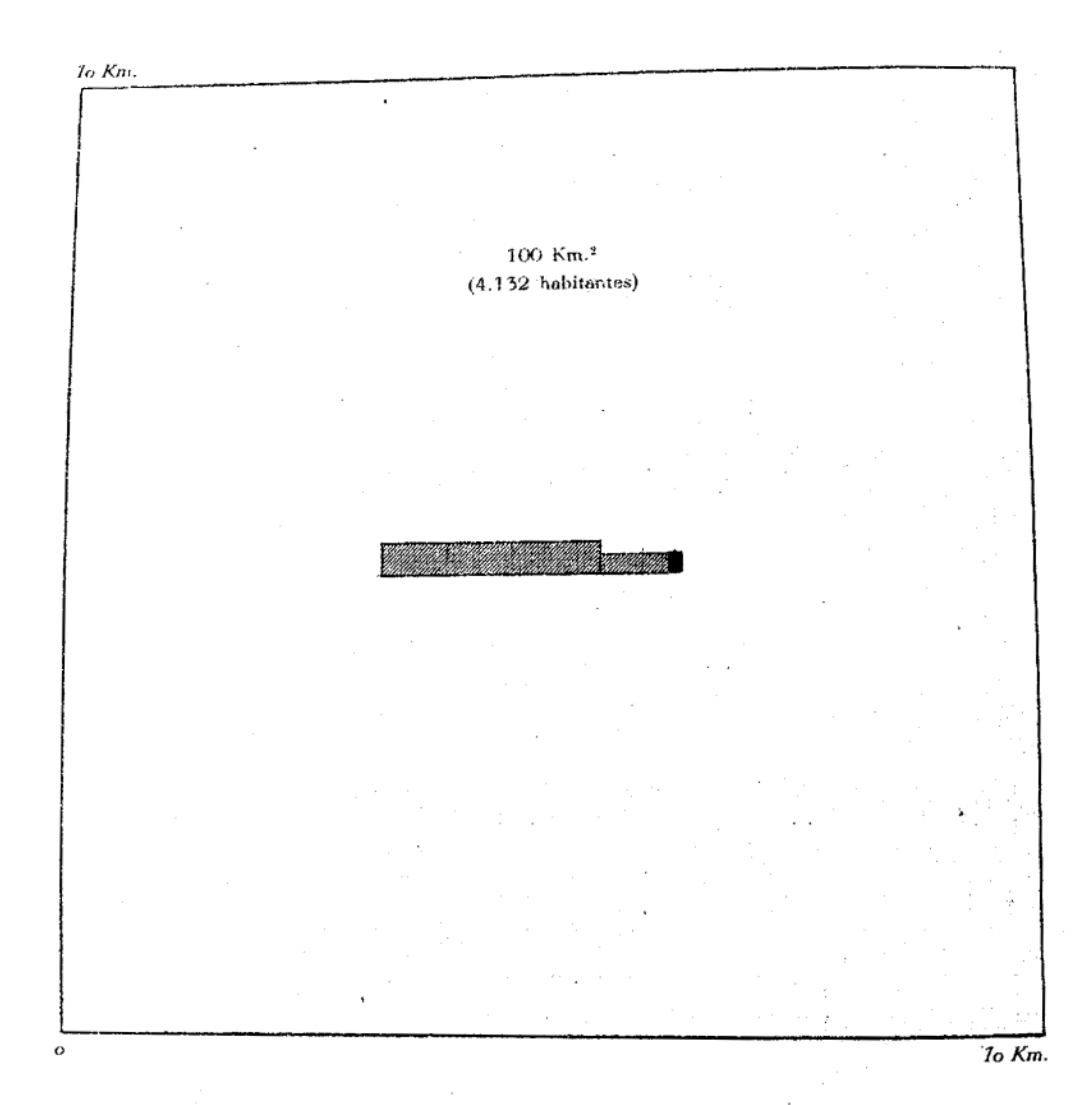
» estratégicos » » en explotación.

» » » » que faltan por construir.

» secundarios no subvencionados, en explotación.

» » » » en construcción y solicitados.

Densidades de las distintas clases de Ferrocarriles españoles en explotación



SIGNOS CONVENCIONALES

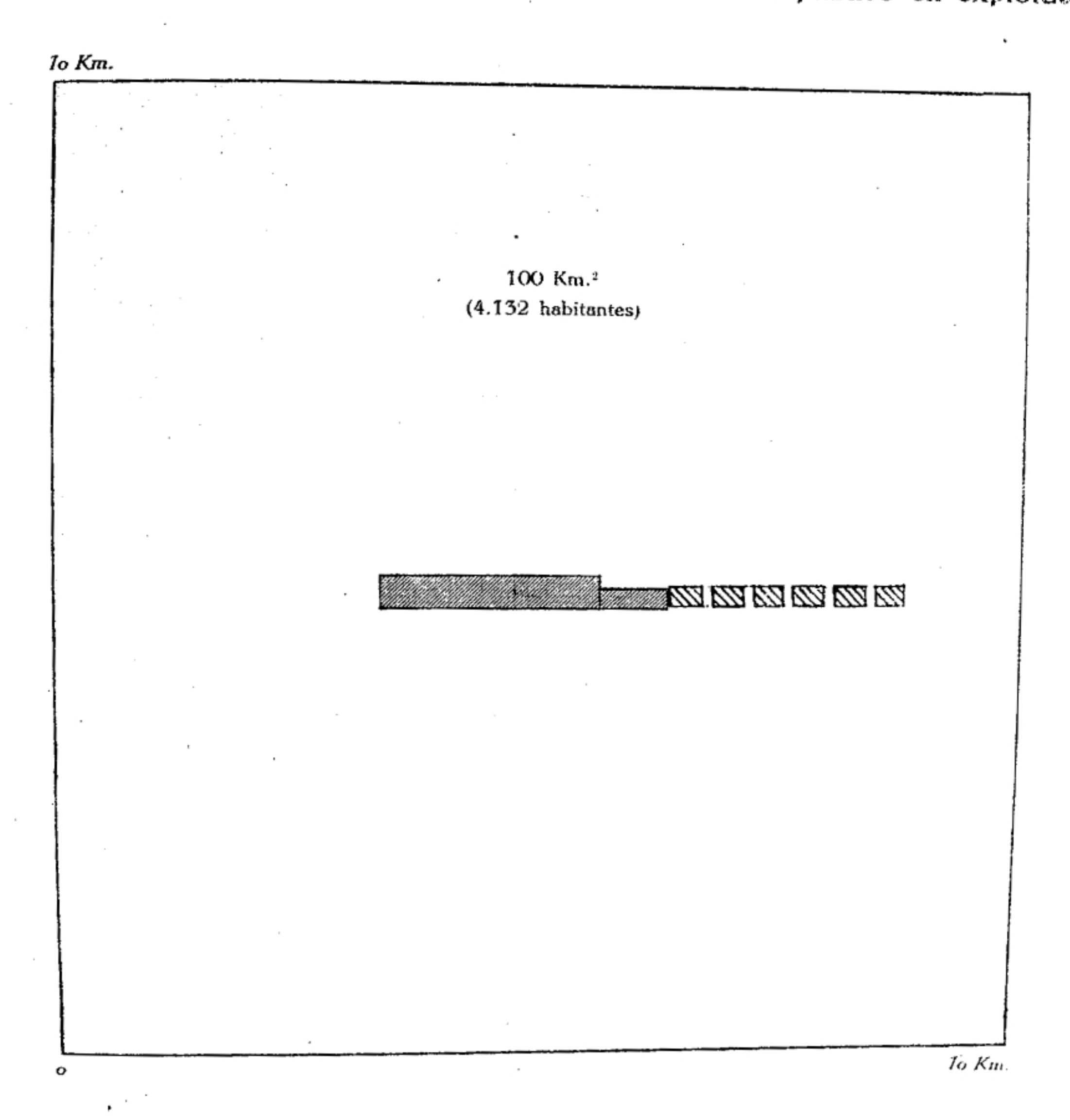
F. C. de uso público (no secundarios ni estratégicos) de v. n.

» » » » » de v. e.

» secundarios y estratégicos con y sin subvención.

Escala: 1 Km. = 15 mm.

Densidad del Plan de Ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados, comparada con la de los de uso público en explotación



SIGNOS CONVENCIONALES

F. C. en explotación de uso público (no secundarios ni estratégicos) de v. n.

» » » » » de v. e

Plan de f. c. secundarios y estratégicos subvencionados.

Escala: 1 Km. = 15 mm.

Concesiones y Construcciones (Longitudes) de los Ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados

SIGNOS CONVENCIONALES

——— Concesiones.

——— Construcciones.

Escala de ordenadas: 1 mm. = 10 Km.

Km.

1.500

1.000

500

0

Años 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918

Promedios anuales (14 años)

Ley de 1912

Ley de 1908

Concesiones y Construcciones (Capitales) de los Ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados

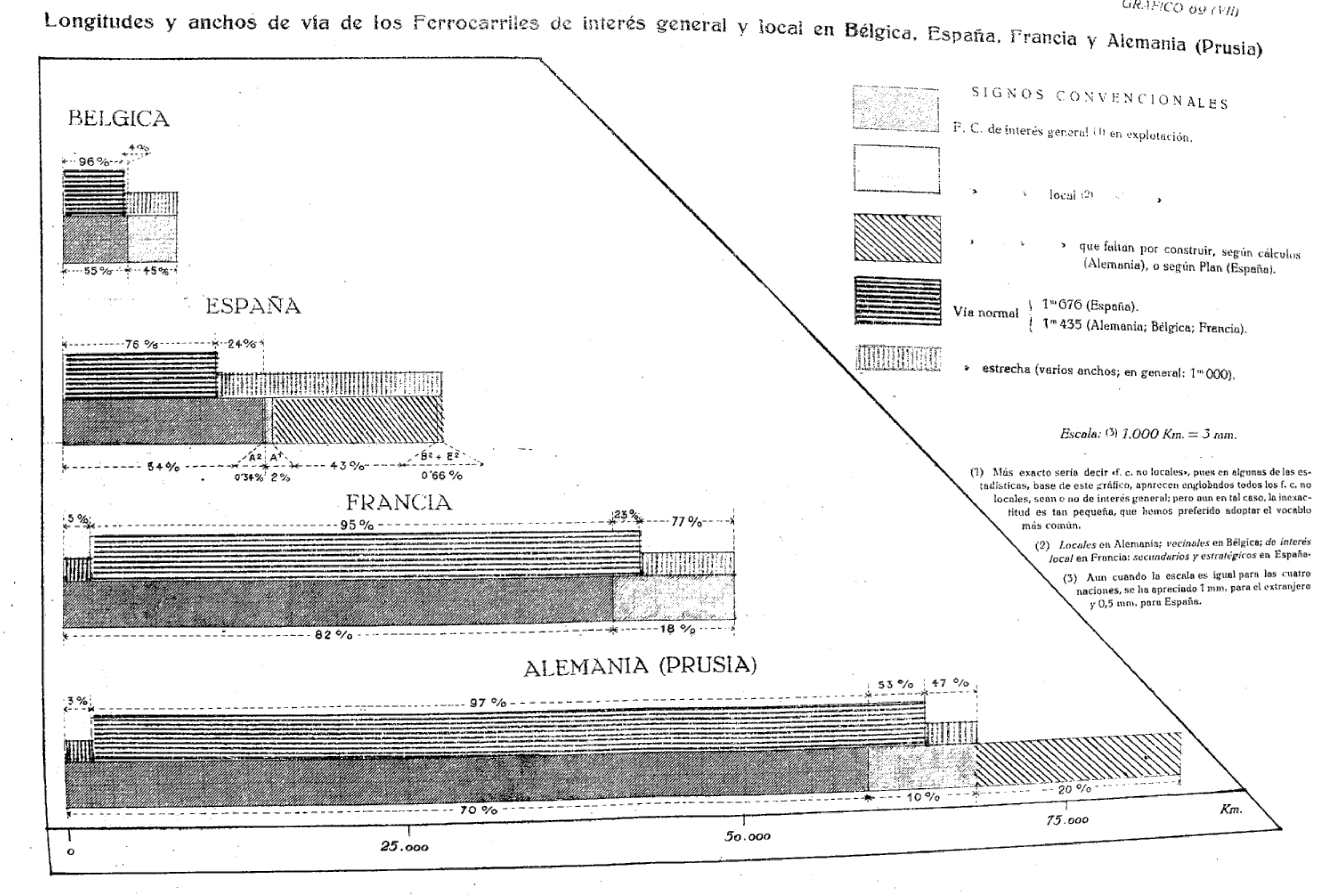
SIGNOS CONVENCIONALES

——— Concesiones.

——— Construcciones.

Escala de ordenadas: 1 mm. = 2,000.000 ptas.

Longitudes y anchos de vía de los Ferrocarriles de interés general y local en Bélgica, España, Francia y Alemania (Prusia)

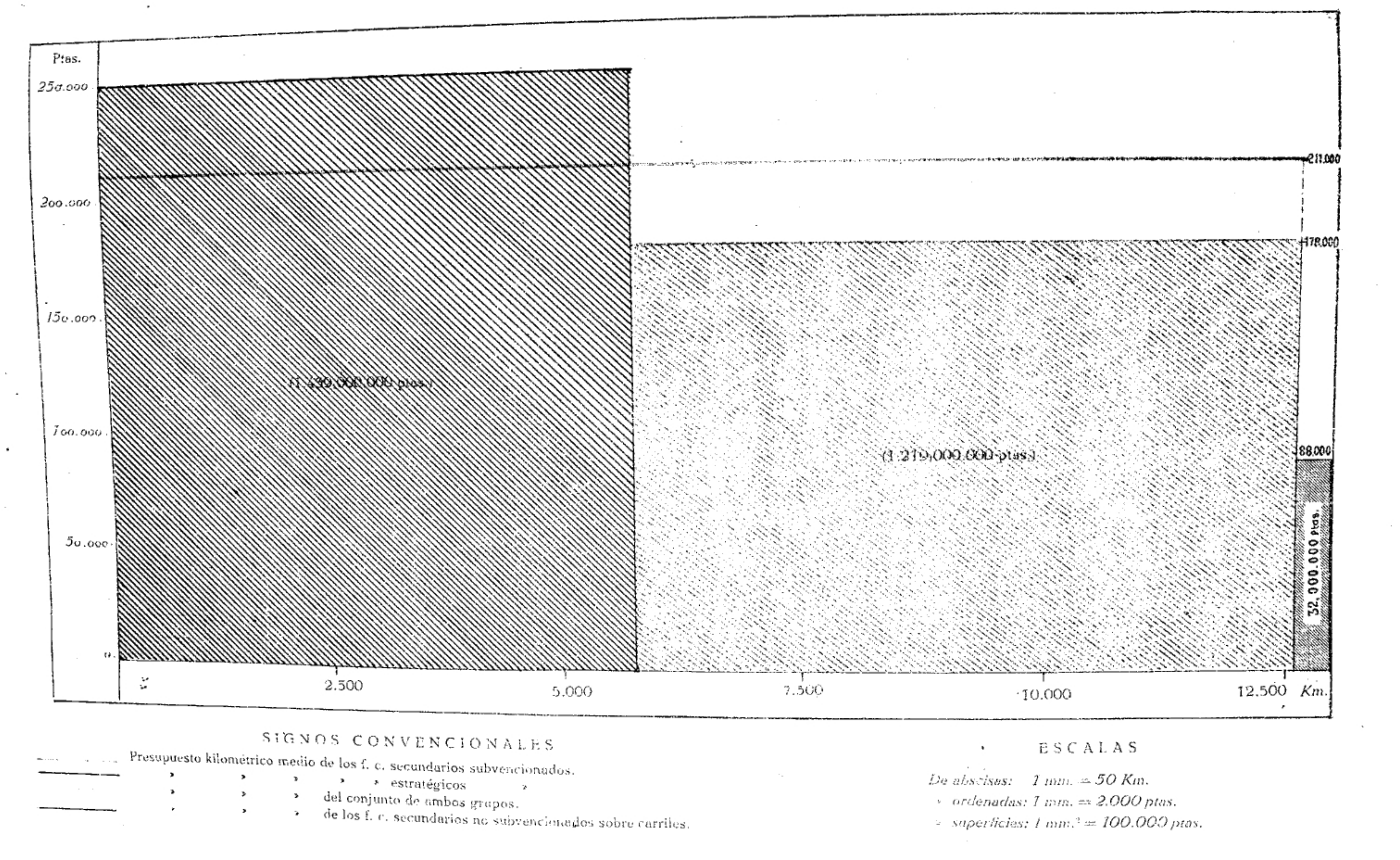


(1) Más exacto sería decir «f. c. no locales», pues en algunas de las estadísticas, base de este gráfico, aparecen englobados todos los f. c. no locales, sean o no de interés general; pero aun en tal caso, la inexactitud es tan pequeña, que hemos preferido adoptar el vocablo más común.

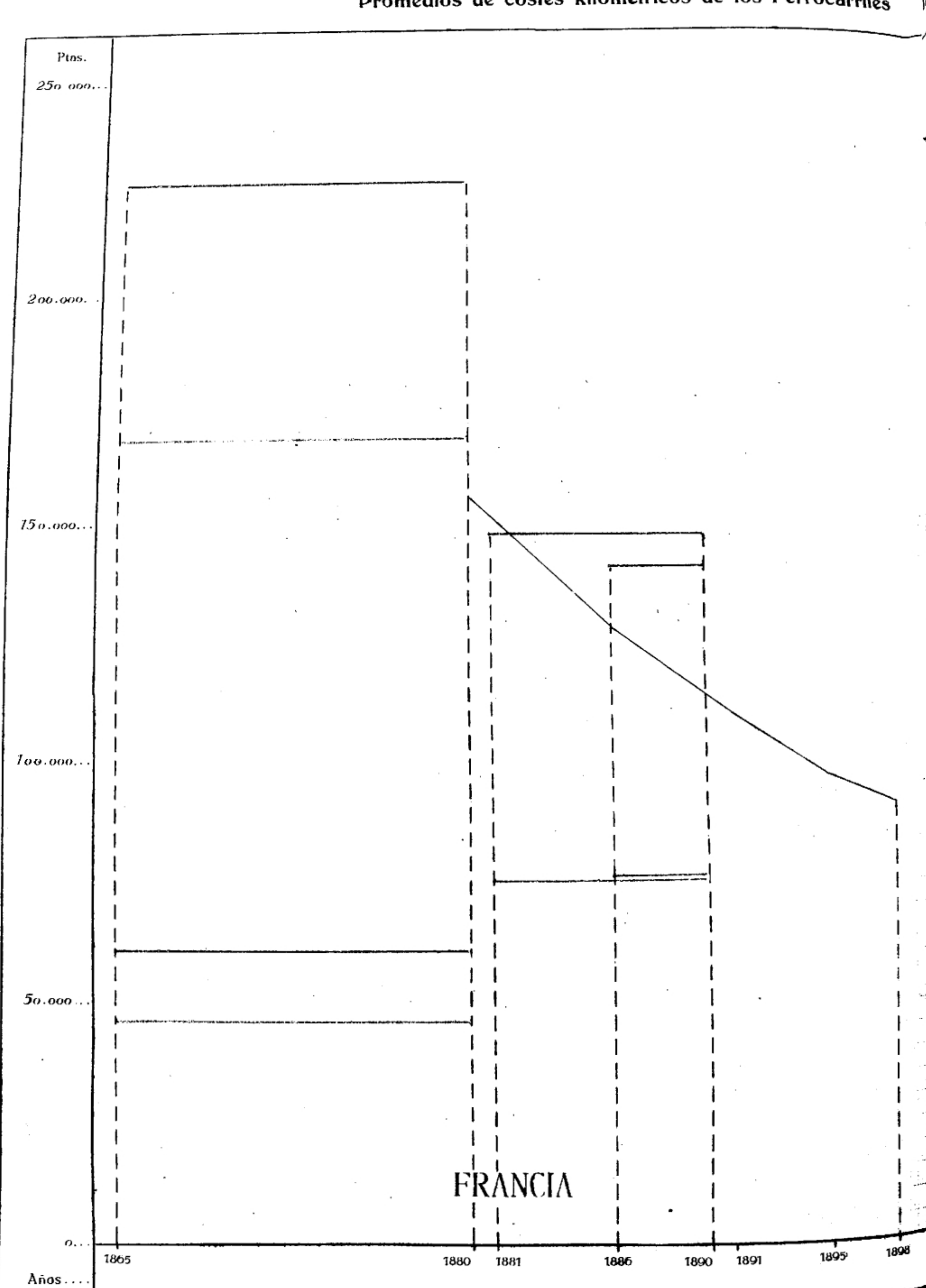
(2) *Locales* en Alemania; *vecinales* en Bélgica; *de interés local* en Francia: *secundarios y estratégicos* en España.

(3) Aun cuando la escala es igual para las cuatro naciones, se ha apreciado 1 mm. para el extranjero y 0,5 mm. para España.

Costes totales y por Km. de los Ferrocarriles secundarios y estratégicos con y sin subvención



Promedios de costes kilométricos de los Ferrocarriles



locales en Francia, España, Bélgica y Alemania (Prusia)

Ptas.
250.000
200.000
150.000
100.000
50.000
0

SIGNOS CONVENCIONALES

España

Promedio de los secundarios y estratégicos subvencionados, en explotación (v. e.)
» del Plan total de subvencionados (v. e.)
» de los secundarios no subvencionados, en explotación (v. e.)
» de los secundarios no subvencionados, en explotación, en construcción y solicitados (v. e.)

Extranjero

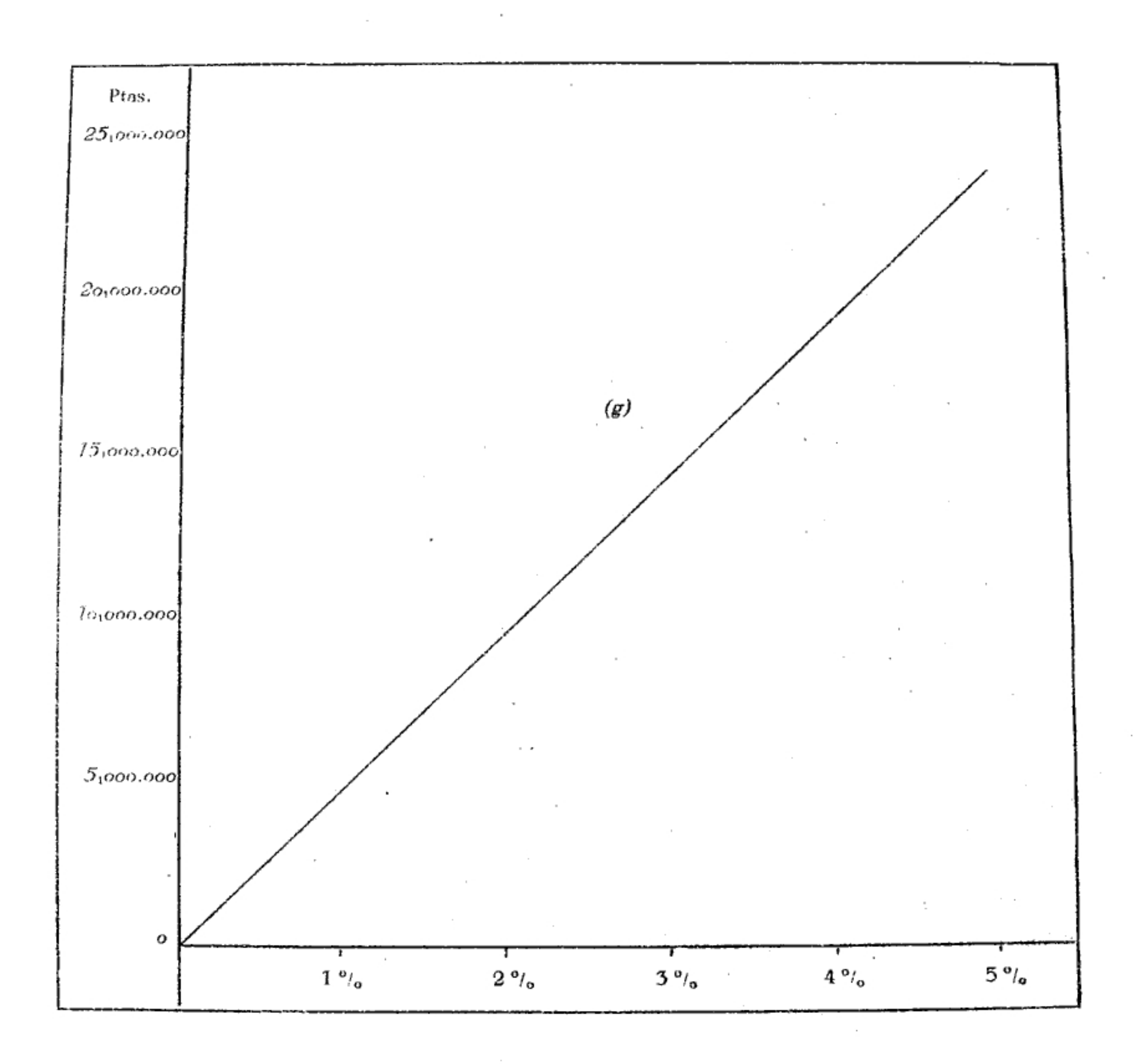
Promedio de v. n. en explotación.
» de v. e. »
» de v. n. y v. e. »

Escala de ordenadas: 1.000 ptas. = 1 mm.

ESPAÑA
BÉLGICA
ALEMANIA (PRUSIA)

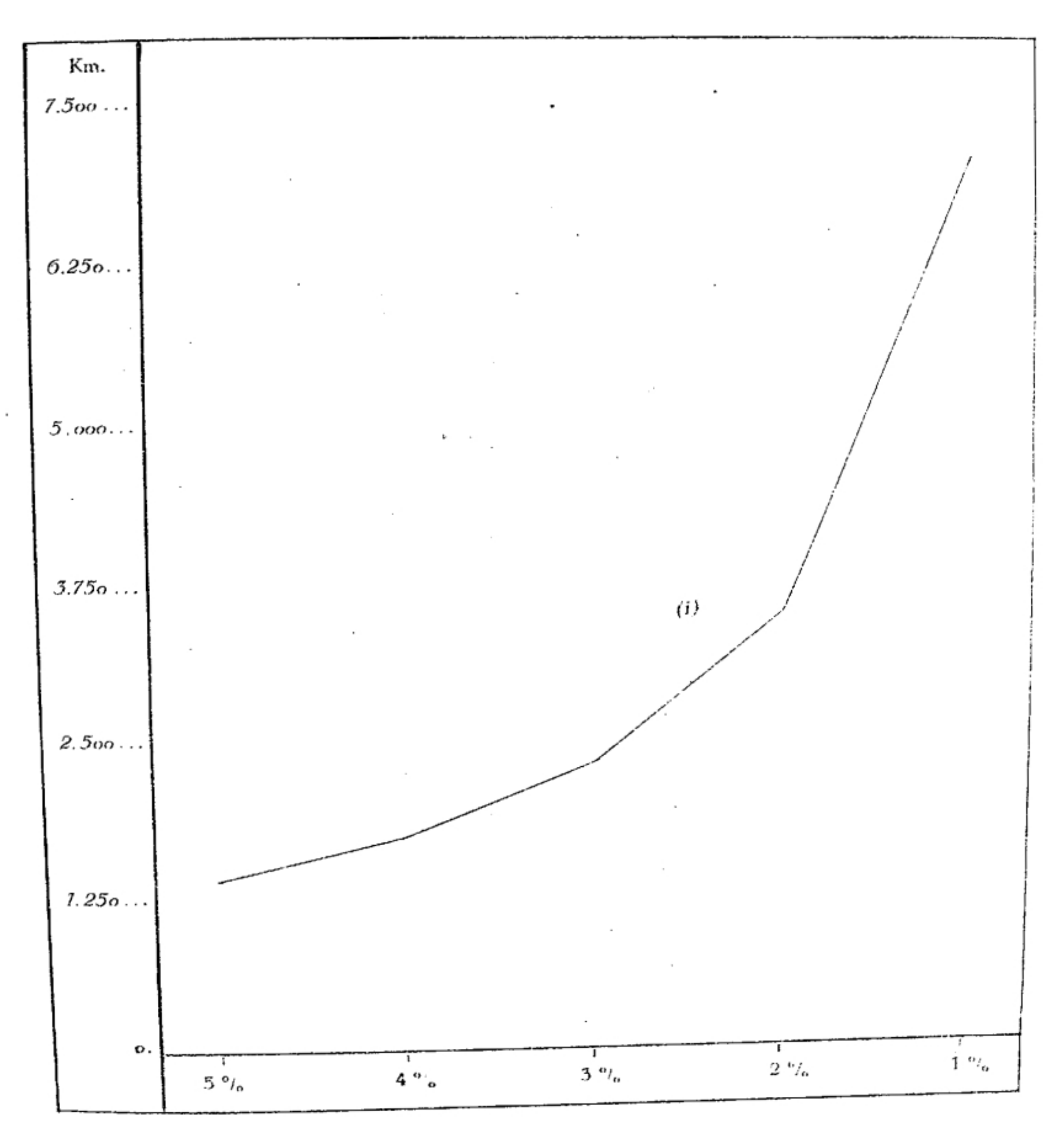
Promedios generales
Promedio general
1880 a 1892
Antes de la guerra actual
Años

Precio a que, bajo el régimen actual de garantía de interés, habrá pagado el Estado el Km. de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, al pasar éstos a su poder (99 años)



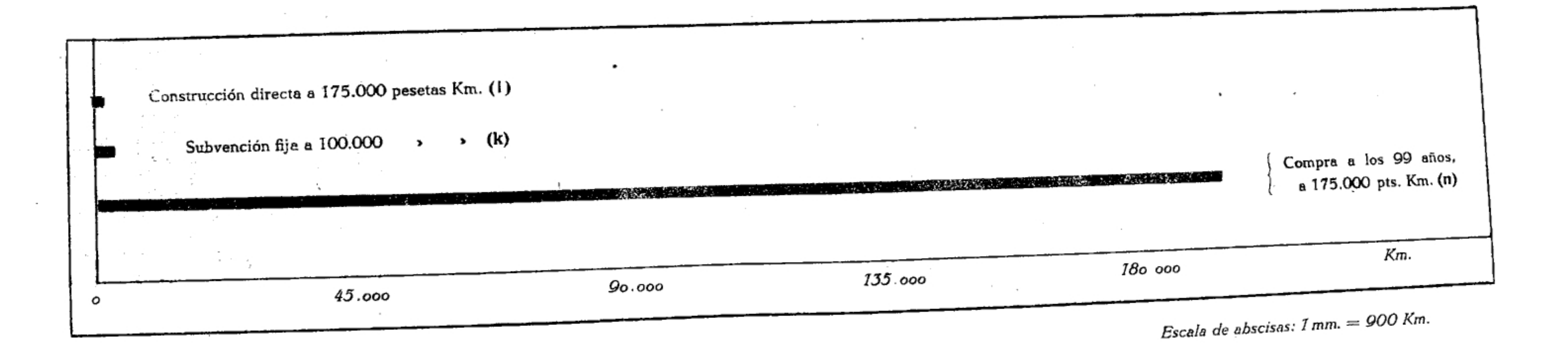
Escala de ordenadas: 1 mm. = 200.000 ptas.

Número de Km. de Ferrocarriles secundarios y estratégicos que, bajo el régimen actual de garantía de interés, puede subvencionar anualmente el Estado con 15,000.000 ptas.



Escala de ordenadas: 1 mm. . 50 Km.

Ejemplos de empleos diversos de la anualidad de 15.000.000 ptas. destinada por el Estado a los Ferrocarriles secundarios y estratégicos



Escala de abscisas: 1 mm. = 900 Km.

TERCERA PARTE

Estadística financiera y de la explotación de los Ferrocarriles secundarios y estratégicos abiertos al servicio público

ADVERTENCIAS A LA TERCERA PARTE

En esta tercera y última parte del Título, se da a conocer la *situación financiera y los resultados de la explotación* de los ferrocarriles secundarios y estratégicos abiertos al servicio público; refiriéndose el capítulo VI a los subvencionados de ambas categorías, y el VII a los secundarios que no disfrutan de subvención.

Cuando empezamos a planear este trabajo, una de las cosas que durante mayor tiempo ocuparon nuestra atención fué la elección de los datos que debíamos presentar; pues sabido es por los especialistas que el número de unidades estadísticas de ferrocarriles es grande, por lo que entonces meditamos muy despacio con objeto de ofrecer un cuadro de conjunto todo lo completo que exige la índole de la obra y de esta clase especial de líneas y que, a la vez, no tuviera dimensiones extraordinarias.

Para explicar a los lectores las razones que nos han decidido a confeccionar los cuadros que siguen en la forma en que aparecen, tendríamos necesidad —y los técnicos saben cuán exacta es esta afirmación— de dedicar bastantes páginas a exponer las diferentes clases de unidades estadísticas ferroviarias que en las naciones más adelantadas se han adoptado, y a discutir la mayor o menor oportunidad del empleo de cada una en el caso presente. Nos contentamos, pues, con declarar que hemos procurado estudiar y resolver el asunto concienzudamente, eligiendo las unidades que nos han parecido más adecuadas. Todas ellas son conocidas por los profesionales, salvo una, quizá, que figura en los cuadros con el número (10) y que no recordamos haber visto mencionada en parte alguna, pero la cual nos ha parecido útil establecer.

Cuantas observaciones pudiéramos añadir a la antes expuesta, no tendrían seguramente tanta eficacia como el examen detenido de los cuadros que van a continuación y de las notas que los aclaran y completan; y advertimos que sin éstas, aquellos carecerían de valor bajo ciertos aspectos.

Pero es indispensable, para salvar nuestra responsabilidad, declarar aquí que casi ninguna de las Compañías concesionarias de los ferrocarriles secundarios y estratégicos —sin excluir a aquellas que disfrutan del beneficio de la subvención que anualmente les abona el Estado— ha tenido a bien remitir los datos cuando directa y atentamente se les pidieron a la mayoría, hace meses: que sólo los han enviado éstas, cuando —en vista de su prolongado silencio— se les ha requerido para ello por el conducto oficial de las Divisiones de ferrocarriles, a las que, en ocasiones, ha costado grandes esfuerzos obtenerlos; y, por último, que varios de los recibidos son contradictorios, es decir, evidentemente erróneos, según se aclara en las notas de determinados cuadros, faltando además otros, y viniendo, en fin, algunos sin las explicaciones que oportunamente se pidieron en el formulario remitido a las Empresas, formulario cuya claridad y precisión queda demostrada por el hecho de haber sido interpretado con fidelidad, precisamente por aquellas escasísimas Compañías a las que pareció oportuno contestar casi a vuelta de correo al primer requerimiento no oficial que se les hizo.

Como los numerosos datos de los cuadros proceden de dos distintos orígenes, a continuación se detalla cuáles son los facilitados por la Administración Central y cuáles por las Compañías. Los

restantes, que en la siguiente nota no se mencionan, han sido deducidos de aquellos, por nosotros, según se explica en los cuadros; y claro es que estos datos deducidos no pueden merecer más confianza que los básicos de que se derivan.

Diremos, para concluir, que, en el *Apéndice* de esta tercera parte, hemos renunciado, sin vacilar, a hacer gráficos análogos a los que completan la primera y segunda; pues la representación gráfica sólo debe emplearse cuando se tienen grandes garantías de exactitud, las cuales, por lo que acabamos de indicar, aquí no existen desgraciadamente.

NOTA

Datos facilitados por la Administración Central: (1); (26); (32); (33); (34); (g).

Datos facilitados por las Compañías: (2); (3); (4); (5); (6); (7); (8); (11); (12); (14); (17); (18), (20); (25); (30); (35); (43); (45).

Datos deducidos de los anteriores: Todos los restantes.

CAPÍTULO VI

Estadística financiera y de la explotación de los Ferrocarriles secundarios y estratégicos subvencionados abiertos al servicio público

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Palencia a Villalón (núm. 1) (1)

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1912	EXPLOTACIÓN TOTAL 1913	1914	1915	1916	1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	44'479					
Capital social (1)	Número de acciones	(2)	»	»	6.000					
	Capital	(3)	Ptas.	»	3,000.000					
Obligaciones emitidas (1)	Número	(4)	»	»	14.000			Como en 1912		
	Clase	(5)	»	»	Hipotecarias					
	Capital	(6)	Ptas.	»	7,000.000					
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	Con					
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	23.137	66.355	66.104	65.880	65.880	60.300
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	182	181	180	180	165
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	4'1	4'1	4'0	4'0	3'7
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	10.130	26.175	24.200	29.206	38.920	30.533
	Id. íd. de viajeros-km.	(12)	»	»	354.550	863.775	847.000	963.798	1,132.280	1,068.655
	Id. íd. íd. por km.	(12) K	»	(12) : (1)	»	19.420	19.043	21.669	25.456	24.026
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	37	35	33	29	35
	Producto total	(14)	Ptas.	»	32.663	67.326	59.490	64.993	73.990	78.109
	Id. medio del viajero-km.	(15)	Id.	(14) : (12)	»	0'0779	0'0702	0'0674	0'0653	0'0731
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	82'0	55'5	46'3	47'8	45'1	48'7
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	1.440	10.100	11.405	10.930	14.330	12.910
	Id. íd. de toneladas-km.	(18)	»	»	50.400	333.300	389.175	360.690	511.550	451.850
	Id. íd. íd. por km.	(18) K	»	(18) : (1)	»	7.493	8.750	8.109	11.501	10.159
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	33	34	33	36	35
	Producto total	(20)	Ptas.	»	7.188	54.053	68.987	70.822	90.056	82.276
	Id. medio de la tonelada-km.	(21)	Id.	(20) : (18)	»	0'1622	0'1773	0'1963	0'1760	0'1821
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	18'0	44'5	53'7	52'2	54'9	51'3
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	39.851 (2)	121.379 (4)	128.477 (5)	135.815 (6)	164.046	160.385
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	4.612 (3)	92 (3)	5.920 (3)	109 (3)	9.319 (7)	10.950
	Total	(25)	Id.	»	44.463	121.471	134.397	135.924	173.365	171.335

Auxilio del Estado (como garantía de interés). Total	(26)	Id.	»	91.601	312.470	312.146	311.163	289.441	289.756
Auxilio del Estado. Por km. de línea	(27)	Id.	(26 : (1)	»	7.025	7.018	6.996	6.507	6.514
Auxilio del Estado. Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	4'71	4'72	4'72	4'39	4'80
Auxilio del Estado. °/₀ del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	5'00	4'99	4'98	4'63	4'64
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	Nada.	Nada.	Nada.	Nada.	Nada.	Nada.
Suma de ingresos	(31)	Id.	25 + (26) + (30)	136.064	433.941	446.543	447.087	462.806	461.091
Tiempo de explotación	(32)	»	»	107 días.	1 año.	1 año.	1 año.	1 año.	1 año.
Gastos de la explotación. Según fórmula	(33)	Ptas.	»	33.505	123.858	133.762	134.745	148.742	146.912
Gastos de la explotación. Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	1.425	1.710
Gastos de la explotación. Total	(35)	Id.	»	59.862	112.429	107.145	100.591	130.238	144.592
Producto neto. Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	9.042	27.252	35.333	43.127	26.743
Producto neto. Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	203	613	794	970	603
Producto neto. Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	0'14	0'41	0'54	0'65	0'44
Déficit de la explotación. Total	(39)	Id.	(35) — (25)	15.399	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación. Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación. Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39 : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	134'63	92'55	79'72	74'00	75'12	84'39
Cargas. Financieras. Pesetas (1)	(43)	Ptas.	»	57.405	287.595	287.530	287.700	287.605	287.500
Cargas. Financieras. °/₀ del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	4'11	4'11	4'11	4'11	4'11
Cargas. Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Cargas. Total	(46)	Id.	(43) + (45)	57.405	287.595	287.530	287.700	287.605	287.500
Suma de gastos	(47)	Id.	35) + (46)	117.267	400.024	394.675	388.291	417.843	432.092
Producto líquido (8). Total. Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	18.797	33.917	51.868	58.796	44.963	28.999
Producto líquido (8). Total. °/₀ del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	1'13	1'73	1'95	1'50	0'97
Producto líquido (8). Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	762	1.166	1.322	1.011	652
Producto líquido (8). Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	0'51	0'78	0'89	0'68	0'48

(1) Este ferrocarril, con los números 2 y 14, pertenece a la Compañía de ferrocarriles de Castilla, la cual no tiene emitidas Obligaciones, pero sí las tiene la Sociedad Española de ferrocarriles secundarios, con hipoteca de aquélla, que a dicho fin cede a ésta la garantía de interés. Sin embargo, habida cuenta del sistema de contabilidad de dicha Compañía, de la índole de estos cuadros, de la longitud aproximadamente igual de los ferrocarriles 1 y 2, y de no haberse emitido aún Obligaciones a cuenta del ferrocarril 14, las casillas a que se refiere esta nota se distribuyen por partes iguales entre los ferrocarriles 1 y 2.

(2) Según la Compañía; el dato oficial es 27.433.

(3) Según la Compañía.

(4) Según la Compañía; el dato oficial es 121.297.

(5) Según la Compañía; el dato oficial es 134.086.

(6) Según la Compañía; el dato oficial es 136.052.

(7) Según la Compañía; el dato oficial es 9.150.

(8) Por lo dicho en la nota primera, el producto líquido aquí deducido, así como el de los ferrocarriles 2 y 14, no da idea exacta de la verdad; en realidad sería mayor que el que figura en los ferrocarriles 1 y 2, y menor del que aparece en el 14.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Medina de Ríoseco a Villada (núm. 2) [1]

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN PARCIAL	EXPLOTACIÓN TOTAL				
					1912	1913	1914	1915	1916	1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	45'601					
Capital social (1)	Número de acciones	(2)	»	»	6.000					
	Capital	(3)	Ptas.	»	3,000.000					
Obligaciones emitidas (1)	Número	(4)	»	»	14.000			Como en 1912		
	Clase	(5)	»	»	Hipotecarias					
	Capital	(6)	Ptas.	»	7,000.000					
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	Con					
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	6.030	66.741	84.954	84.974	72.830	50.021
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	183	233	233	199	137
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	4'0	5'1	5'1	4'4	3'0
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	7.200	11.900	13.204	17.015	21.219	20.340
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	255.600	448.850	462.140	425.375	551.594	508.500
	Id. íd. íd. por km	(12) K	»	(12) : (1)	»	9.865	10.134	9.328	12.096	11.151
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	38	35	25	26	25
	Producto total	(14)	Ptas.	»	3.729	28.947	32.566	36.571	39.636	37.463
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	0'0645	0'0705	0'0860	0'0718	0'0737
	% de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	48'1	41'5	33'5	37'3	36'0	30'0
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	763	4.510	9.354	8.776	10.120	15.827
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	14.355	178.050	337.290	219.400	333.900	395.575
	Id. íd. íd por km	(18) K	»	(18) : (1)	»	3.904	7.396	4.811	7.322	8.675
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	39	36	25	33	25
	Producto total	(20)	Ptas.	»	4.045	40.825	64.480	61.540	70.548	87.844
	Id. medio de la tonelada-km	(21)	Id.	(20) : (18)	»	0'2293	0'1912	0'2805	0'2113	0'2221
	% de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	51'9	58'5	66'5	62'7	64'0	70'0
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	7.774 (2)	69.772 (3)	97.046 (4)	98.111 (5)	110.184	125.307
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	105	5.003	24	18.364 (6)	50.005
	Total	(25)	Id.	»	7.774	69.877	102.049	98.135	128.548	175.312

Auxilio del Estado (*como garantía de interés*) — *Total*	(26)	Id.	»	23.210	255.450	264.163	264.163	248.446	221.330
Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	5.602	5.793	5.793	5.448	4.854
Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	3'83	3'11	3'11	3'41	4'42
°/₀ del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	4'83	5'00	5'00	4'70	4'18
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	Nada.	Nada.	Nada.	Nada.	Nada.	Nada.
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	30.984	325.327	366.212	362.298	376.994	396.642
Tiempo de explotación	(32)	»	»	34 días.	Un año.	Un año.	Un año.	Un año.	Un año.
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	8.701	104.381	119.588	117.409	123 494	131.054
Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	2.792	7.173
Total	(35)	Id.	»	16.041	109.454	131.292	116.041	135.549	131.043
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	»	»	44.269
Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	962
Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	0'88
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	8.267	39.577	29.243	17.906	7.001	»
Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	868	641	393	153	»
Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	0'59	0'34	0'21	0'10	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	206'3	156'6	128'7	118'2	105'4	74'7
Cargas — Financieras — Pesetas (1)	(43)	Ptas.	»	57.405	287.595	287.530	287.700	287.605	287.500
°/₀ del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	4'1	4'1	4'1	4'1	4'1
Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(46)	Id.	(43) + (45)	57.405	287.595	287.530	287.700	287.605	287.500
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	73.446	397.049	418.822	403.741	423.154	418.543
Producto líquido (7) — TOTAL — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	42.462	— 71.722	— 52.610	— 41.443	— 46.160	— 21.901
°/₀ del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	— 2'39	— 1'75	— 1'38	— 1'54	— 0'73
Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	— 1.573	— 1.154	— 909	— 1.012	— 480
Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	— 1'07	— 0'62	— 0'49	— 0'63	— 0'44

(1) Ver nota primera de este cuadro del ferrocarril núm. 1.
(2) Según la Compañía; el dato oficial es 4.548.
(3) Según la Compañía; el dato oficial es 70.148.
(4) Según la Compañía; el dato oficial es 102.373.
(5) Según la Compañía; el dato oficial es 98.014.
(6) Según la Compañía; el dato oficial es 18.509.
(7) Sobre la confianza que merecen estas cifras del producto líquido, véase la nota octava del ferrocarril núm. 1.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Torre del Mar a Periana (Sección de Vélez-Málaga a Viñuela) (núm. 3)[1]

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	EXPLOTACIÓN PARCIAL	EXPLOTACIÓN TOTAL		
							1914 (3)	1915	1916	1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	8'208	8'208		
Capital social	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	»	4.000	Como en 1915	
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	»	4,000.000		
Obligaciones emitidas (2)	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	»	11.972	12.004	6.888
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	33	33	19
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	4'1	4'1	2'3
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	»	10.813	16.109	9.100
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	»	97.317 (4)	144.981 (4)	81.900 (4)
	Id. íd. íd. por km (6)	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio del viajero (6)	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	»	7.115	7.863	6.570
	Id. medio del viajero-km (6)	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	»	57'0	56'5	55'3
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	»	195	215	193
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	»	»	»	1 756 (5)	1.935 (5)	1.737 (5)
	Id. íd. íd. por km (6)	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada (6)	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	»	5.374	6.053	5.301
	Id. medio de la tonelada-km (6)	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	»	43'0	43'5	44'7
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	6.591	12.489	13.916	11.871
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	79	57	212
	Total	(25)	Id.	»	»	»	6.591	12.568 (7)	13.973 (7)	12.083 (7)

Auxilio del Estado (como garantía de interés)	Total	(26)	Id.	»	»	»	43.808	105.139	105.139	105.139
	Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	12.809	12.809	12.809
	Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	8'78	8'76	15'26
	°/₀ del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.º	»	»	»	5'0	5'0	5'0
Auxilio de Corporaciones y particulares		(30)	Ptas.	»	»	»	»	Nada.	Nada.	Nada.
Suma de ingresos		(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	50.399	117.707	119.112	117.222
Tiempo de explotación		(32)	»	»	»	»	Cinco meses	Un año.	Un año.	Un año.
Gastos de la explotación	Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	16.737	38.998	39.504	38.824
	Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(35)	Id.	»	»	»	»	35.066	52.986	61.433
Producto neto	Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación	Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	22.498	39.013	49.350
	Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	2.741	4.753	6.169
	Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	1'88	3'25	7'16
Coeficiente de explotación		(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	»	279'0	379'2	508'4
Cargas (2)	Financieras. Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Financieras. °/₀ del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
	Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	»	»
Suma de gastos (8)		(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	»	»	»	»
Producto líquido (8)	TOTAL. Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	»	»	»	»
	TOTAL. °/₀ del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	»	»	»

(1) A este ferrocarril se le pidieron los datos correspondientes con la debida anticipación, para examinarlos, y después del no escaso tiempo y trabajo empleado para conseguir los remitiera, no ha sido materialmente posible pedirle rectificara los errores que contiene su respuesta.
(2) Manifiesta la Compañía no haber emitido obligaciones; en cambio añade que su deuda en Banco asciende en 1915, 1916 y 1917, respectivamente, a pesetas = 2.680.233 = 3.650.062 y 4.331.883.
(3) Según datos oficiales.
(4) Examinado este dato se ve que es el producto del dato (11), por el núm. 9 de kilómetros que tiene la línea, según en números redondos marca la Compañía, cosa imposible de admitir habiendo estación intermedia.
(5) Igualmente este dato es el producto del (17), por el núm. 9, y por lo dicho inadmisible.
(6) Imposibles de deducir por el error del dato de que derivan.
(7) Según el dato oficial, esta cifra es la correspondiente al dato (25).
(8) No se deducen estos datos, porque darían una idea falsa, según lo expuesto en la nota (2).

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario y estratégico

Alicante-Villajoyosa-Denia (números 4 y 10)[1]

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1914	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1915	EXPLOTACIÓN TOTAL 1916	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	50'939	92'647	92'647	92'647
Capital social	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	9.500	Como en 1914	Como en 1914	Como en 1914
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	4,750.000			
Obligaciones emitidas (7)	Número	(4)	»	»	»	»	68.724			
	Clase	(5)	»	»	»	»	Hipotecarias			
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	28,159.000			
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	Con			
Movimiento de trenes	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	»	107.009	178.219	146.541
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	»	488	401
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	»	5'3	4'3
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	»	183.716	260.324	234.273
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	»	5,849.802	8,239.665	7,973.598
	Id. íd. íd. por km	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	88.936	86.064
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	32	34
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	»	233.992	329.587	318.944
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	0'0400	0'0400
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	»	68'5	57'1	52'6
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	»	12.601	28.018	32.265
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	»	»	»	627.269	1,429.918	1,660.283
	Id. íd. íd. por km	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	15.434	17.920
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	51	51
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	»	107.709	247.959	287.345
	Id. medio de la tonelada-km	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	0'1734	0'1731
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	»	31'5	42'9	47'4
Productos brutos de la explotación	Del tráfico —(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	35.570 (2)	341.701 (3)	577.546 (4)	606.289 (5)
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	2.702	»	8.338
	Total	(25)	Id.	»	»	»	35.570 (2)	344.403	577.546 (6)	614.627

Auxilio del Estado como garantía de interés)	Total	(26)	Id.	»	»	»	87.388	776.862	1,098.200	1,085.604
	Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	11.864	11.718
	Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	6'16	7'41
	°/₀ del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»	»	4'39	4'34
Auxilio de Corporaciones y particulares		(30)	Ptas.	»	»	»	Nada	Nada	Nada	Nada
Suma de ingresos		(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	122.958	1,121.265	1,675.746	1,700.231
Tiempo de explotación		(32)	»	»	»	»	Alicante-Altea (61 días)	Alic.-Altea (1 año) Altea-Denia (153 días)	1 año	1 año
Gastos de la explotación	Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	30 555	275.329	429.379	441.972
	Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(35)	Id.	»	»	»	»	478.780	594.016	598.887
Producto neto	Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	»	»	15.740
	Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	169
	Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	0'11
Déficit de la explotación	Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	134.377	16.470	»
	Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	178	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	0'09	»
Coeficiente de explotación		(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	»	139'0	102'1	97'4
Cargas (7)	Financieras.. Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	1,159.421	1,159.421
	Financieras.. °/₀ del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	4'12	4'12
	Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	1,159.421	1,159.421
Suma de gastos		(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	»	»	1,753.437	1,758.308
Producto líquido	TOTAL... Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	»	»	— 77.691	— 58.077
	TOTAL... °/₀ del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	— 1'63	— 1'22
	Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	»	— 838	— 627
	Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	»	— 0'44	— 0'40

(1) Ambos constituyen una sola línea y Compañía.
(2) Según dato oficial.
(3) Según la Compañía; el dato oficial es 345.391.
(4) Según la Compañía; el dato oficial es 580.817.
(5) Según la Compañía; el dato oficial es 606.006.
(6) Según la Compañía es 573.017, pero como esto es imposible, se ha repetido el dato (23), menor que el cual no puede ser el (25).
(7) Dado lo crecido de estas cantidades, insistimos en que el dato proviene de la Compañía.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Sádaba a Gallur (núm. 5)[4]

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	1914	Explotación parcial 1915	Explotación total 1916	Explotación total 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	»	34'043	55'395	55'395
Capital social	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	»	2.000	Como en 1915	
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	»	2,000.000		
Obligaciones emitidas	Número	(4)	»	»	»	»	»	8.000		
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	1.ª hipoteca		
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	4,000.000		
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	Con		
Movimiento de trenes	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	»	47.731	90.602	87.627
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	»	248	240
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	»	4'5	4'3
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	»	47.306	82.945	83.824
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	»	1,351.600	1,481.160	1,496.978
	Id. íd. íd. por km	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	26.736	27.021
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	18	18
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	»	65.432	135.063	135.670
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	0'0912	0'0906
	% de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	»	22'9	26'1	24'3
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	»	35.633	48.222	51.197
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	»	»	»	1,018.085	861.100	914.232
	Id. íd. íd por km	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	15.543	16.502
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	17	18
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	»	220.454	382 974	422.535
	Id. medio de la tonelada-km	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	0'4447	0'4622
	% de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	»	77'1	73'9	75'7
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	»	285.886 (1)	518.037 (2)	558.205 (3)
	Varios	(24)	Id.	(25) − (23)	»	»	»	43	»	»
	Total	(25)	Id.	»	»	»	»	285.929 (1)	518.037 (2)	558.205 (3)

Auxilio del Estado (*como garantía de interés*) — *Total*	(26)	Id.	»	»	»	»	Nada	Nada	Nada
Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»			
Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»			
°/o del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»			
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»	»	»	Nada	Nada	Nada
Suma de ingresos	(31)	Id.	25 + (26) + (30)	»	»	»	285.929	518.037	558.205
Tiempo de explotación	(32)	»	»	»	»	»	Egea-Gallur (227 días)	Un año.	Un año
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	122.028	271.124	282.866
Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(35)	Id.	»	»	»	»	127.022	213.041	238.856
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	158.907	304.996	319.349
Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	5.505	5.806
Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	3'37	3'64
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	»	»
Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	»	44'4	41'1	42'7
Cargas — Financieras — Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	101.030	169.293	170.001
Financieras — °/o del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	4'23	4'25
Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	4.916	10.220	10.182
Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	105.946	179.513	180.183
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	»	232.968	392.554	419.039
Producto líquido — Total — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	»	52.961	125.483	139.166
Total — °/o del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	6'27	6'96
Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	»	2.265	2.512
Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	»	1'38	1'59

(1) Según la Compañía; el dato oficial es 258.557.

(2) Según la Compañía; el dato oficial es 515.983.

(3) Según la Compañía; el dato oficial es 555.124.

(4) Es muy grato hacer constar aquí que esta Compañía ha remitido los datos que se le pidieron con gran prontitud, notándose además en ella el mejor deseo en atender con esmero las indicaciones que se le hicieron al pedírselos.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Haro a Ezcaray (núm. 6) (7)

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	1914	1915	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1916	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	»	»	33'717	33'717
Capital social	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	»	»	1.000	1.000
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	»	»	1,000.0000	1,000.000
Obligaciones emitidas	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	6.000	6.000
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	3,000.000	3,000.000
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	Con	Con
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	»	»	30.350	58.195
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	»	»	159
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	»	»	4'7
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	»	»	60.502	94.179
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	»	»	786.532	1,224.327
	Id. íd. íd. por km	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	36.312
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	13
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	»	»	49.407	77.509
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	0'0633
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	»	»	59'7	50'2
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	»	»	8.664	18.421
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	»	»	»	»	469.320 (5)	1,149.014 (5)
	Id. íd. íd. por km. (6)	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada (6)	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	»	»	33.298	76.804
	Id. medio de la tonelada-km. (6)	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	»	»	40'3	49'8
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	»	»	82.705 (1)	154.313 (4)
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	2.415	38.325 (2)
	Total	(25)	Id.	»	»	»	»	»	85.120	192.638 (3)

Auxilio del Estado (como garantía de interés) — *Total*	(26)	Id.	»	»	»	»	»	54.563	116.995
Auxilio del Estado — *Por km. de línea*	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	»	3.470
Auxilio del Estado — *Por íd. de recorrido de trenes*	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	»	2'01
Auxilio del Estado — *% del capital garantizado*	(29)	»	100 × (26) : cap. g.º	»	»	»	»	»	3'29
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»	»	»	»	Nada	Nada
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	»	»	139.683	309.633
Tiempo de explotación	(32)	»	»	»	»	»	»	175 días	1 año
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	»	57.129	126.836
Gastos de la explotación — Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	551	5.876
Gastos de la explotación — Total	(35)	Id.	»	»	»	»	»	81.289	160.554
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	»	3.831	32.084
Producto neto — Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	944
Producto neto — Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	0'55
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación — Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación — Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	»	»	95'5	83'3
Cargas — Financieras.. — Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	56.250	135.000
Cargas — Financieras.. — % del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	4'50
Cargas — Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Cargas — Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	56.250	135.000
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	»	»	137.539	295.554
Producto líquido — Total — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	»	»	2.144	14.079
Producto líquido — Total — % del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	»	1'41
Producto líquido — Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	»	»	417
Producto líquido — Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	»	»	0'24

(1) Según la Compañía; el dato oficial es 72.919.
(2) Según dato oficial.
(3) Este dato pedido a la Compañía es, según ésta, 154.313.
(4) Según la Compañía; el dato oficial es 154.457.
(5) Error evidente, pues dividiendo este dato (18) por el (17), el cociente (19) es mucho mayor que (1), cosa inadmisible.
(6) Imposibles de deducir por ser erróneo el dato de que proceden.
(7) A esta Compañía se le pidieron los datos correspondientes con tiempo suficiente para examinarlos, y después del tiempo y trabajo que ha costado obtenerlos, no ha habido posibilidad material de pedir rectificación a los errores que contiene.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Orusco a Cifuentes (sección de Orusco a Anguix) (núm. 7)

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	1914	1915	Explotación parcial 1916	Explotación parcial 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	»	»	28'200	45'398 (7)
Capital social (2)	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	»	»	30.000	30.000
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	»	»	15,000.000	15,000.000
Obligaciones emitidas (1)	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	»	»	29.766	68.734
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	»	»	»
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	»	»	»
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	»	»	17.631	33.135
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	»	»	246.834	1,093.455
	Id. íd. íd. por km	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	»	»	19.005	35.135
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	»
	% de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	»	»	72'5	54'6
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	»	»	1.947	6.835
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	»	»	»	»	27.258	255.555
	Id. íd. íd. por km	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	»	»	7.208	29.168
	Id. medio de la tonelada-km	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	»	»
	% de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	»	»	27'5	45'4
Productos brutos de la explotación	Del tráfico — (Únicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	»	»	26.213 (3)	64.303 (5)
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	1.395	2.867
	Total	(25)	Id.	»	»	»	»	»	27.608	67.170

Auxilio del Estado (*como garantía de interés*) — Total	(26)	Id.	»	»	»	»	»	148.927 (4)	369.942 (6)
Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	»	»
°/o del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»	»	»	»
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»	»	»	»	Nada	Nada
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	»	»	176.535	437.112
Tiempo de explotación	(32)	»	»	»	»	»	»	El total 6 meses 14 km. 3 meses	1 año (7)
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	»	56.792	145.468
Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(35)	Id.	»	»	»	»	»	66.723	149.818
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	»	»	»
Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	39.115	82.648
Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	»	»	241'7	223'0
Cargas (1) — Financieras — Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
°/o del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	»	»
Suma de gastos (8)	(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	»	»	»	»
Producto líquido (8) — TOTAL — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	»	»	»	»
°/o del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	»	»
Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	»	»	»

(1) La Compañía del ferrocarril del Tajuña, concesionaria de este ferrocarril, manifiesta no haber emitido ningunas obligaciones; como a la vez al dato anual «cargas financieras» responde que suman en 1916, pesetas 8.498.088 y en 1917, 10.955.822, lo cual no es posible admitir, es de suponer que dichas cantidades sean la Deuda del ferrocarril en fin de cada año a favor de alguna Sociedad de Crédito, con la que mantenga las correspondientes relaciones financieras.

(2) De ellas los 2/3 ordinarias y el 1/3 preferentes; y el total es el capital de la Compañía del ferrocarril del Tajuña.

(3) Según la Compañía; el dato oficial es 26.807.

(4) Según dato oficial y no incluída la certificación correspondiente a Diciembre de la sección Yebra-Sayatón.

(5) Según la Compañía; el dato oficial es 66.692.

(6) Según el dato oficial y no incluída la certificación correspondiente a Diciembre de Sayatón-Bolarque a Anguix.

(7) Entre Orusco y Sayatón, no comprendido el resto.

(8) No se deducen estos datos porque darían una idea falsa, dado lo dicho en la nota primera.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Palma al Puerto de Soller (núm. 9) (9)

de 0m 915 de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1912 (7)	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1913 (8)	EXPLOTACIÓN TOTAL 1914	EXPLOTACIÓN TOTAL 1915	EXPLOTACIÓN TOTAL 1916	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	27'132	31'965	31'965			
Capital social	Número de acciones	(2)	»	»	7.000		7.000			
	Capital	(3)	Ptas.	»	3,500.000		3,500.000			
Obligaciones emitidas	Número	(4)	»	»	2.800	Como en	4.100		Como en 1914	
	Clase	(5)	»	»	Hipotecarias	1912	Hipotecarias			
	Capital	(6)	Ptas.	»	1,400.000		2,050.000			
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	Con		Con			
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	42.952	83.898	126.634	126.736	127.244	127.616
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	347	347	349	350
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	10'8	10'8	10'9	10'9
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	146.935	221.757	366.743	359.673	354.845	344.819
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	3,280.979	3,919.300	4,431.451	4,171.347	4,138.541	3,951.830
	Id. íd. íd. por km	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	138.483	130.355	129.329	123.494
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	12	12	12	11
	Producto total	(14)	Ptas.	»	186.084	220.481	238.049	223.437	217.288	210.079
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	0'0537	0'0536	0'0525	0'0532
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	82'7	79'8	80'2	74'4	72'6	65'5
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	8.189	10.970	11.443	16.930	16.927	19.163
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	186.315	243.435	230.521	339.130	346.158	436.552
	Id. íd. íd. por km	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	7.204	10.598	10.817	13.642
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	20	20	20	23
	Producto total	(20)	Ptas.	»	39.005	55.821	58.600	77.041	82.139	110.457
	Id. medio de la tonelada-km	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	0'2542	0'2272	0'2373	0'2350
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	17'3	20'2	19'8	25'6	27'4	34'5
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	225.689 (1)	276.302 (3)	296.649 (4)	300.478 (5)	299.427 (5)	320.536 (5)
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	»	»
	Total	(25)	Id.	»	225.689 (2)	276.302 (3)	296.649 (4)	300.478 (5)	299.427 (5)	320.536 (5)

Auxilio del Estado (*como garantía de interés*) — *Total*	(26)	Id.	»	52.759	107.906	125.490	123.384	123.962	112.352
Por km. de línea	(27)	Id.	(26 : (1)	»	»	3.922	3.856	3.874	3.511
Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	0'99	0'97	0'97	0'88
°/₀ del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	2'70	2'65	2'66	2'41
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	Nada	Nada	Nada	Nada	Nada	Nada
Suma de ingresos	(31)	Id.	25 + (26) + (30)	278.448	384.208	422.139	423.862	423.389	432.888
Tiempo de explotación	(32)	»	»	Palma-Soller (8 m.)	Palma-Soller (1 año) Soller-Pt.° (2 meses)	1 año	1 año	1 año	1 año
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	125.694	171.473	189.431	191.154	190.681	200.180
Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(35)	Id.	»	90.808	149.232	154.544	165.368	174.908	178.510
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	134.881	127.070	142.105	135.110	124.519	142.026
Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	4.441	4.222	3.891	4.438
Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	1'12	1'07	0'98	1'11
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	»	»
Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39 : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	40'2	54'0	52'1	55'0	58'4	55'7
Cargas — Financieras — Pesetas	(43)	Ptas.	»	94.773	72.252	125.638	104.974	246.857	242.088
Financieras — °/₀ del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	6'13	5'13	12'0	11'8
Varias	(45)	Ptas.	»	13.006	4.427	20.061	26.603	23.670	20.428
Total	(46)	Id.	(43) + (45)	107.779	76.679	145.699	131.577	270.527	262.516
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	198.587	225.911	300.243	296.945	445.435	441.026
Producto líquido — TOTAL — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	79.861	158.297	121.896	126.917	— 22.046 (6)	— 8.138 (6)
TOTAL — °/₀ del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	3'48	3'63	— 0'63 (6)	— 0'23 (6)
Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	3.809	3.966	— 689 (6)	— 254 (6)
Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	0'96	1'00	— 0'17 (6)	— 0'06 (6)

(1) Según la Compañía; el dato oficial es 208.978.
(2) Según la Compañía; el dato oficial es 208.978.
(3) Según la Compañía; el dato oficial es 272.405.
(4) Según la Compañía; el dato oficial es 296.650.
(5) Según la Compañía y el dato oficial.
(6) Cantidades negativas, o sea déficit, debido, como se vé, a la elevada cifra de las cargas financieras, única que difiere notablemente de los años 1914 y 1915.
(7) La inauguración de la primera sección (Palma-Soller), tuvo lugar el 17 de Abril.
(8) La inauguración de la segunda sección (Soller-Puerto), tuvo lugar el 4 de Octubre.
(9) Es muy grato hacer constar aquí, que esta Compañía ha remitido los datos que se le pidieron con gran prontitud, notándose además en ella el mejor deseo en atender con esmero las indicaciones que se le hicieron al pedírselos.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril estratégico de

Pampلona a Plazaola (núm. 11)[1]

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1914	EXPLOTACIÓN TOTAL 1915	EXPLOTACIÓN TOTAL 1916	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	55'983	Como en 1914	Como en 1914	Como en 1914
Capital social (2)	Número de acciones (4)	(2)	»	»	»	»	4.653	Como en 1914	Como en 1914	Como en 1914
	Capital (5)	(3)	Ptas.	»	»	»	2,342.125	Como en 1914	Como en 1914	Como en 1914
Obligaciones emitidas (3)	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	138.908	147.743	136.947	149.836
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	405	375	410
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	7'2	6'7	7'3
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	68.893	74.220	82.075	87.173
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	1.230 (6)	1.328 (6)	1.468 (6)	1.559 (6)
	Id. íd. íd. por km (8)	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio del viajero (8)	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	168.468	186.015	216.895	243.311
	Id. medio del viajero-km (8)	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	82'8	70'2	68'8	55'5
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	4.922	15.194	15.125	24.695
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	»	»	88 (7)	271 (7)	270 (7)	441 (7)
	Id. íd. íd. por km (8)	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada (8)	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	34.957	78.970	98.059	195.253
	Id. medio de la tonelada-km (8)	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	17'2	29'8	31'2	44'5
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	203.425 (12)	264.985	314.954	438.564 (13)
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	»	36.342 (9)
	Total	(25)	Id.	»	»	»	203.425	264.985	314.954	474.906

					»	»	574.463 (10)	611.318	586.334	523.189
Auxilio del Estado (como garantía de interés) — Total	(26)	Id.	»	»	»	»	10.920	10.473	9.345
Auxilio del Estado — Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	4'14	4'28	3'49
Auxilio del Estado — Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	4'63	4'44	3'96
Auxilio del Estado — % del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»			
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»	»	Nada	Nada	Nada	Nada
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	777.888	876.303	901.288	998.095
Tiempo de explotación	(32)	»	»	»	»	2 secciones con 334 y 214 días	1 año	1 año	1 año
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	181.374	216.468	241.452	297.114
Gastos de la explotación — Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	28.859
Gastos de la explotación — Total	(35)	Id.	»	»	»	262.912	293.774	287.442	380.009
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	»	27.512	94.897
Producto neto — Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	491	1.694
Producto neto — Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	0'20	0'63
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	59.487	28.789	»	»
Déficit de la explotación — Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	514	»	»
Déficit de la explotación — Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	0'19	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	129'2	110'9	91'3	82'1
Cargas — Financieras (2) — Pesetas (11)	(43)	Ptas.	»	»	»	750.000 (11)	750.000 (11)	750.000 (11)	750.000 (11)
Cargas — Financieras — % del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
Cargas — Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Cargas — Total (11)	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	750.000 (11)	750.000 (11)	750.000 (11)	750.000 (11)
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	1,012.912	1,043.774	1,037.442	1,130.009
Producto líquido (14) — Total — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	— 235.024	— 167.471	— 136.134	— 131.914
Producto líquido — Total — % del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	— 7'15	— 5'81	— 5'63
Producto líquido — Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	— 2.991	— 2.432	— 2.356
Producto líquido — Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	— 1'13	— 0'91	— 0'88

(1) Este ferrocarril, juntamente con el núm. 12, pertenece a la Sociedad minera Guipuzcoana; de uno y otro se la pidieron los datos correspondientes, con la debida anticipación para examinarlos, y habiendo costado extraordinario trabajo y mucho tiempo conseguir los remitiera, por fin han llegado con omisiones y errores evidentes que no ha habido posibilidad material de que se rectificaran.
(2) Corresponde a los ferrocarriles números 11 y 12, y se adjudica sólo al (11).
(3) Lo ha omitido la Compañía.
(4) Total 7.400 de 500 o 25 pesetas; las indicadas son las en circulación.
(5) Total 2:750.000 pesetas; el indicado es el en circulación.
(6) Error evidente si es exacto el dato (11).
(7) Error evidente si es exacto el dato (17).
(8) Imposibles de deducir por el error del dato de que derivan.
(9) Según dato oficial.
(10) Según dato oficial; la Compañía da 540.847.
(11) Dudo lo crecido de esta cantidad, insistimos en que el dato proviene de la Compañía.
(12) Según la Compañía; el dato oficial es 209.064.
(13) Según la Compañía; el dato oficial es 426.279.
(14) Por lo dicho en la nota segunda y en alguna otra, el producto líquido aquí deducido, así como [illegible] de la verdad, que en uno y en otro parece debe ser diferente de lo que acusan los datos (48) a (51).

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril estratégico de

Andoaín a Lasarte (núm. 12) (1)

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1914	EXPLOTACIÓN TOTAL 1915	1916	1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	7'976	7'976	7'976	7'976
Capital social (1)	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Obligaciones emitidas (1)	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	21.331	22.248	22.358	21.362
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	61	61	58
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	7'6	7'6	7'3
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	1.103	1.232	2.035	2.415
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	158 (1)	176 (1)	292 (1)	345 (1)
	Id. íd. íd. por km (1)	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio del viajero (1)	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	16.683	17.555	21.036	24.363
	Id. medio del viajero-km (1)	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	»
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	78'3	69'1	62'2	65'5
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	143	205	136	32
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	»	»	20 (1)	29 (1)	19 (1)	5 (1)
	Id. íd. íd por km (1)	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada (1)	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	4.611	7.829	12.753	12.800
	Id. medio de la tonelada-km (1)	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	»	»
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	21'7	30'9	37'8	34'5
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	21.294 (2)	25.384	33.789	37.163 (3)
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	»	20.000 (3)
	Total	(25)	Id.	»	»	»	21.294	25.384	33.789	57.163 (3)

Auxilio del Estado (*como garantía de interés*) — *Total*	(26)	Id.	»	»	»	72.497 (4)	79.422	75.221	63.538
Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	9.956	9.431	7.966
Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	3'57	3'36	2'97
°/o del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»	4'95	4'69	3'96
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»	»	Nada	Nada	Nada	Nada
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	93.791	104.806	109.010	120.701
Tiempo de explotación	(32)	»	»	»	»	2 secciones con 334 y 214 días	1 año	1 año	1 año
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	21.921	24.658	28.859	40.546
Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(35)	Id.	»	»	»	37.559	41.968	41.063	54.287
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	»	»	2.876
Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	360
Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	0'13
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	16.265	16.584	7.274	»
Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	2.079	912	»
Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	0'74	0'32	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	176'4	165'3	121'5	95'0
Cargas — Financieras (1) ; Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Financieras ; °/o del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	»	»
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	37.559	41.968	41.063	54.287
Producto líquido (5) — TOTAL ; Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	56.232	62.838	67.947	66.414
TOTAL ; °/o del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	»	»
Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	7.878	8.519	8.327
Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	2'82	3'04	3'11

(1) Véanse las notas (1), (2), (3), (6), (7) y (8) del ferrocarril núm. 11.
(2) Según la Compañía; el dato oficial es 21.945.
(3) Los datos oficiales son: el (24) nada y el (23) 57.163; y la Compañía da el (23) y el (25) que aparecen arriba y nada para el (24).
(4) Según dato oficial; la Compañía da 68.426.
(5) Sobre la confianza que merecen estas cifras del producto líquido, véase la nota 14 del ferrocarril núm. 11.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril estratégico de

San Fernando a Málaga (sección de San Julián a Fuengirola) (núm. 13) (1)

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	1914	1915	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1916 (8)	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	»	»	20'492	20'492
Capital social (2)	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Obligaciones emitidas (3)	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	»	»	»	30.299
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	»	»	83
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	»	»	4'0
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	»	»	»	98.730
	Id. íd. de viajeros-km.	(12)	»	»	»	»	»	»	»	2,204.646 (4)
	Id. íd. íd. por km. (6)	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio del viajero (6)	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	75.633
	Id. medio del viajero-km. (6)	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	»
	% de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	»	»	»	67'4
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	»	»	»	8.640
	Id. íd. de toneladas-km.	(18)	»	»	»	»	»	»	»	192.853 (5)
	Id. íd. íd. por km. (6)	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada (6)	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	36.554
	Id. medio de la tonelada-km. (6)	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	»	»
	% de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	»	»	»	32'6
Productos brutos de la explotación	Del tráfico —(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	»	»	68.764	112.187
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	»	761
	Total	(25)	Id.	»	»	»	»	»	»	112.948 (7)

Auxilio del Estado (*como garantía de interés*)	*Total*	(26)	Id.	»	»	»	»	»	140.365	205.630
	Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	»	10.035
	Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	»	6'78
	°/₀ del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»	»	»	4'68
Auxilio de Corporaciones y particulares		(30)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	Nada
Suma de ingresos		(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	»	»	»	318.578
Tiempo de explotación		(32)	»	»	»	»	»	»	El total 7 meses; 5'5 Km. 4 meses	Un año
Gastos de la explotación	Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	»	63.345	98.773
	Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(35)	Id.	»	»	»	»	»	»	144.661
Producto neto	Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación	Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	»	31.713
	Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	1.586
	Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	»	1'05
Coeficiente de explotación		(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	»	»	»	128'1
Cargas (3)	Financieras. Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Financieras. °/₀ del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
	Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	»	»
Suma de gastos (9)		(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	»	»	»	»
Producto líquido (9)	TOTAL. Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	»	»	»	»
	TOTAL. °/₀ del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	»	»	»

(1) A este ferrocarril se le pidieron los datos correspondientes con la debida anticipación para examinarlos, y después del no escaso tiempo y trabajo empleado para conseguir los remitiera, no ha sido materialmente posible pedirle rectificara los errores que contiene su respuesta.

(2) Se limita este ferrocarril a manifestar que su número de acciones es 12.010 de 1.000 pesetas, representativas en conjunto de un capital de pesetas 3:025.000, y como ello no se explica, no se incluyen ambos datos en las casillas.

(3) Manifiesta la Compañía no haber emitido Obligaciones; en cambio, añade que su deuda en Banco asciende a pesetas 2:067.141.

(4) Error evidente si es exacto el dato (11), pues dividiendo el primero por el segundo, resultaría el dato (13) mayor que la longitud de la línea, cosa imposible.

(5) También error evidente, pues dividiendo (18) por (17) resultaría (19) mayor que (1).

(6) Imposibles de deducir, por el error del dato de que derivan

(7) Según el dato oficial esta cifra es la correspondiente al dato (23).

(8) Datos oficiales todos los que de este año se incluyen.

(9) No se deducen estos datos, porque darían una idea falsa, dado lo dicho en la nota tercera.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril estratégico de

Medina de Ríoseco a Palanquinos (núm. 14) (1)

de 1m de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	1914	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1915	EXPLOTACIÓN TOTAL 1916	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	»	92'702	92'702	92'702
Capital social (1)	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Obligaciones emitidas (1)	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	»	92.496	137.616	125.772
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	»	377	344
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	»	4'1	3'7
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	»	46.220	66.115	66.190
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	»	2,770.672	3,806.556	3,640.450
	Id. íd. íd. por km.	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	41.062	39.270
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	57	55
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	»	79.500	117.362	117.484
	Id. medio del viajero-km.	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	0'0308	0'0323
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	»	50'5	46'3	43'1
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	»	11.620	29.906	26.850
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	»	»	»	829.580	1,610.570	1,476.750
	Id. íd. íd. por km	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	17.374	15.930
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	54	55
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	»	78.011	136.243	154.961
	Id. medio de la tonelada-km	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	0'0846	0'1049
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	»	49'5	53'7	56'9
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	»	157.511 (2)	253.605	272.445
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	923 (3)	6.570
	Total	(25)	Id.	»	»	»	»	157.511	254.528	279.015

Auxilio del Estado (*como garantía de interés*) — Total	(26)	Id.	»	»	»	»	378.268	566.597	561.764
Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	6.112	6.060
Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	4'12	4'47
% del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»	»	4'99	4'95
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»	»	»	Nada	Nada	Nada
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	»	535.779	821.125	840.779
Tiempo de explotación	(32)	»	»	»	»	»	Ocho meses	Un año	Un año
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	215.084	326.307	313.496
Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	131	923
Total	(35)	Id.	»	»	»	»	127.303	257.752	284.356
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	30.208	»	»
Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	3.224	5.341
Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	35	58
Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	0'0234	0'0425
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	»	80'8	101'3	101'9
Cargas (1) — Financieras — Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Financieras — % del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	»	»
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	»	127.303	257.752	284.356
Producto líquido (4) — TOTAL — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	»	408.476	563.373	556.423
TOTAL — % del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	»	»
Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	»	6.077	6.002
Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	»	4'09	4'42

(1) Véase la nota primera del ferrocarril núm. 1.
(2) Según la Compañía; el dato oficial es 157.031.
(3) Según la Compañía; el dato oficial es 936.
(4) Sobre la confianza que merecen estas cifras del producto líquido, véase la nota octava del ferrocarril núm. 1.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril estratégico de

Palma a Santañy (núm. 15)

de 0m 915 de ancho de vía, subvencionado por el Estado con garantía de interés del capital de primer establecimiento

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	1914	1915	Explotación parcial 1916	Explotación parcial 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	»	»	30'800	61'522
Capital social (1)	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Obligaciones emitidas	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	6.000	6.000
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	Hipotecarias	Hipotecarias
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	3,000.000	3,000.000
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	Con	Con
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	»	»	17.044	110 758
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	»	»	»
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	»	»	»
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	»	»	45.158	178.049
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	»	»	947.322	4,245.486
	Id. íd. íd. por km.	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	»	»	34.069	154.037
	Id. medio del viajero-km.	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	»	»	82'6	74'3
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	»	»	1.466	11.885
	Id. íd. de toneladas-km.	(18)	»	»	»	»	»	»	38.947	454.593
	Id. íd. íd. por km.	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	»	»	7.174	53.260
	Id. medio de la tonelada-km	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	»	»	17'4	25'7
Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	»	»	41.243 (2)	207.297
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	»	»
	Total	(25)	Id.	»	»	»	»	»	41.243	207.297

Auxilio del Estado (como garantía de interés)	Total	(26)	Id.	»	»	»	»	»	14.291	140.371
	Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	»	»
	°/o del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»	»	»	»
Auxilio de Corporaciones y particulares		(30)	Ptas.	»	»	»	»	»	Nada	Nada
Suma de ingresos		(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	»	»	55.534	347.668
Tiempo de explotación		(32)	»	»	»	»	»	»	Palma-Lluchmayor (30'8 Km.) 2 meses	30'8 Km. Un año; Resto: 1 sec. = 10 m., 1 sec. = 5 m.
Gastos de la explotación	Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	»	19.461	170.363
	Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(35)	Id.	»	»	»	»	»	28.818	187.546
Producto neto	Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	»	»	12.425	19.751
	Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación	Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39 : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación		(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	»	»	69'9	90'5
Cargas	Financieras: Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	120.000	120.000
	Financieras: °/o del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
	Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	120.000	120.000
Suma de gastos		(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	»	»	148.818	307.546
Producto líquido	Total: Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	»	»	— 93.284	40.122
	Total: °/o del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	»	»	»

(1) La Compañía de ferrocarriles de Mallorca, concesionaria de este ferrocarril, manifiesta que lo ha construído con su capital propio y con el importe de las Obligaciones (6).
(2) Según la Compañía; el dato oficial es 27.002.

Resumen de las SUBVENCIONES liquidadas por el Estado, en concepto de garantía de interés, a los Ferrocarriles secundarios y estratégicos

CUADRO 96 (XXXVIII)

AÑOS	FERROCARRILES EN EXPLOTACION PARCIAL O TOTAL	SUBVENCION LIQUIDADA — TOTAL — Pesetas	Cts.	% del capital garantizado
1912	Núms. 1-2 y 9	167.569	57	3'34
1913	» 1-2 y 9	675.826	07	4'35
1914	» 1-2-3-4-9-10-11 y 12	1,479.953	60	4'57
1915	» 1-2-3-4-5-9-10-11-12 y 14	2,649.718	65	4'44
1916	» 1-2-3-4-5-6-7-9-10-11-12-13-14 y 15	3,451.486	10	4'22
1917	» 1-2-3-4-5-6-7-9-10-11-12-13-14 y 15	3,795.611	35	4'08

NOTAS.—1.ª Según se explica en el capítulo III, la subvención se liquida por la fórmula que se indicó, pero computando sólo, en los productos *(PL)* de la *explotación*, los ingresos procedentes del *tráfico*, como también allí se dijo en su lugar oportuno. Recordaremos la fórmula, que es:

$$S = \frac{5}{100} C - [P - G] L$$

2.ª A algunas Compañías se les ha autorizado a arrendar su material sobrante a otras [núms. 1-2-6-11 y 14]; y, para ellas, llamando *V* a la diferencia entre el importe de dicho arrendamiento y ciertos gastos que tal operación ocasiona, la fórmula, según lo estipulado con las mencionadas Empresas, se modifica ligeramente, quedando en la siguiente forma:

$$S = \frac{5}{100} C - [P - G] L - V$$

siendo el sustraendo de V el dato (34) de los cuadros que preceden.

3.ª La línea núm. 8, única que falta en estos cuadros, se ha abierto a la explotación el corriente año de 1918.

4.ª A los ferrocarriles en explotación parcial, sólo se les computa, al liquidarles la subvención, el capital de primer establecimiento correspondiente a la longitud explotada, que, en dicho caso y para este efecto, constituye el capital garantizado.

5.ª No va incluído en el cuadro lo correspondiente al mes de Diciembre de la sección Yebra-Sayatón (1916) y de la Sayatón-Bolarque-Anguix (1917) del f. c. núm. 7.

CAPÍTULO VII

Estadística financiera y de la explotación de los Ferrocarriles secunda
no subvencionados abiertos al servicio público

Auxilio del Estado como garantía de interés. — Total	(26)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
Auxilio del Estado como garantía de interés. — Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	»	»
Auxilio del Estado como garantía de interés. — Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	»	»
Auxilio del Estado como garantía de interés. — °/o del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.º	»	»	»	»	»	»
Auxilio de Corporaciones y particulares (1)	(30)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	83.111	130.856	119.942	129.718	157.266	167.216
Tiempo de explotación	(32)	»	»	1 año (8)	1 año	1 año	1 año	1 año	1 año
Gastos de la explotación. — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Gastos de la explotación. — Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
Gastos de la explotación. — Total	(35)	Id.	»	94.644	92.817	92.036	105.087	130.960	160.104
Producto neto. — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	38.039	27.906	24.631	26.306	7.112
Producto neto. — Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	1.546	1.134	1.001	1.069	289
Producto neto. — Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	1'02	0'76	0'66	0'70	0'18
Déficit de la explotación. — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	11.533	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación. — Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	469	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación. — Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	0'39	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	113'8	70'9	76'7	81'0	83'3	95'7
Cargas. — Financieras. — Pesetas (3)	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Cargas. — Financieras. — °/o del capital obligaciones (3)	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
Cargas. — Varias (7)	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Cargas. — Total (3)	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	»	»
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	94.644	92.817	92.036	105.087	130.960	160.104
Producto líquido. — Total. — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	— 11.533	38.039	27.906	24.631	26.306	7.112
Producto líquido. — Total. — °/o del capital acciones (3)	(49)	»	100 × (48) : (3)	— 1'15	3'80	2'79	2'46	2'63	0'71
Producto líquido. — Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	— 469	1.546	1.134	1.001	1.069	289
Producto líquido. — Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	— 0'39	1'02	0'76	0'66	0'70	0'18

(1) A este ferrocarril se le pidieron los datos correspondientes con tiempo suficiente para examinarlos y después del mucho tiempo y trabajo que ha costado obtenerlos, no ha habido posibilidad material de pedir rectificación a los errores que contiene la respuesta recibida.—La Compañía manifiesta haber recibido 75.000 pts. como subvención fija de particulares.

(2) Además del expresado en circulación, existe en cartera otro número igual de acciones también por valor de ptas. 1.000.000.

(3) No se ha pagado aún nada ni a las acciones ni a las obligaciones.

(4) Error evidente, suponiendo exacto el dato (11)

(5) Error evidente, suponiendo exacto el dato (17).

(6) Imposibles de deducir, por ser erróneo el dato de que derivan.

(7) Las ha omitido la Compañía.

(8) Esta linea se abrió al servicio público al empezar el año 1909; pero los datos correspondientes al mismo, así como a 1910, los ha omitido la Compañía.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Villacañas a Quintanar de la Orden (núm. 201) [1]

de 1m de ancho de vía, no subvencionado por el Estado

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	24'600
Capital social (2)	Número de acciones	(2)	»	»	10.000
	Capital	(3)	Ptas.	»	1,000.000
Obligaciones emitidas	Número	(4)	»	»	2.000
	Clase	(5)	»	»	Hipotecarias
	Capital	(6)	Ptas.	»	1,000.000
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	38.324
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	105
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	4'3
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	33.241
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	1.329 (4)
	Id. íd. íd. por km. (6)	(12) K	»	(12) : (1)	»
	Recorrido medio del viajero (6)	(13)	Km.	(12) : (11)	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	49.959
	Id. medio del viajero-km. (6)	(15)	Id.	(14) : (12)	»
	% de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	25'8
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	34.085
	Id. íd. de toneladas-km.	(18)	»	»	1.363 (5)
	Id. íd. íd. por km. (6)	(18) K	»	(18) : (1)	»
	Recorrido medio de la tonelada (6)	(19)	Km.	(18) : (17)	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	143.957
	Id. medio de la tonelada-km. (6)	(21)	Id.	(20) : (18)	»
	% de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	74'2
Productos brutos de la explotación	Del tráfico	(23)	Ptas.	(14) + (20)	193.916
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	1.821
	Total	(25)	Id.	»	195.737

Auxilio del Estado (como garantía de interés)	*Total*	(26)	Id.	»	»					
	Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»					
	Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»					
	°/o del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»					
Auxilio de Corporaciones y particulares (1)		(30)	Ptas.	»	»					
Suma de ingresos		(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	195.737					
Tiempo de explotación		(32)	»	»	1 año					
Gastos de la explotación	Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»					
	Varios	(34)	Id.	»	»					
	Total	(35)	Id.	»	156.479					
Producto neto	Total	(36)	Id.	(25) — (35)	39.258					
	Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	1.570					
	Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	1'02					
Déficit de la explotación	Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»					
	Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»					
	Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39 : (8)	»					
Coeficiente de explotación		(42)	»	100 × (35) : (25)	80'0					
Cargas	Financieras.. Pesetas (3)	(43)	Ptas.	»	»					
	Financieras.. °/o del capital obligaciones (3)	(44)	»	100 × (43) : (6)	»					
	Varias (7)	(45)	Ptas.	»	»					
	Total (3)	(46)	Id.	(43) + (45)	»					
Suma de gastos		(47)	Id.	(35) + (46)	156.479					
Producto líquido	Total... Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	39.258					
	Total... °/o del capital acciones (3)	(49)	»	100 × (48) : (3)	3'92					
	Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	1.596					
	Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	1'02					

Nota. Las citas del presente cuadro se hallan evacuadas en el anterior, del que este es conclusión.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Linares a La Carolina (núms. 202 y 203) (1)

de 1m de ancho de vía, no subvencionado por el Estado

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1909	EXPLOTACIÓN TOTAL 1910	1911	1912	1913	1914
Longitud explotada		(1)	Km.	»	28'466					
Capital social	Número de acciones	(2)	»	»	8.000					
	Capital	(3)	Ptas.	»	4,000.000			Como en 1909		
Obligaciones emitidas	Número	(4)	»	.	31.096					
	Clase	(5)	»	.	Varias (2)					
	Capital	(6)	Ptas.	»	10,574.000					
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes	Recorrido total	(8)	Km.	»	5.432	75.580	77.099	99.182	99.154	91.770
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	207	211	272	272	251
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	7'3	7'4	9'5	9'5	8'8
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	6.596	63.838	64.760	71.864	70.606	58.893
	Id. íd. de viajeros-km.	(12)	»	»	199.010 (3)	1,700.606 (3)	1,882.067 (3)	2,484.111 (3)	2,420.224 (3)	2,056.817 (3)
	Id. íd. íd. por km. (4)	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio del viajero (4)	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	11.411	111.206	111.965	124.207	118.919	97.769
	Id. medio del viajero-km. (4)	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	72'3	34'0	23'7	19'4	18'3	17'8
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	1.017	54.584	91.353	124.884	137.848	118.793
	Id. íd. de toneladas-km.	(18)	»	»	16.302	1,244.413	2,263.635	3,429.249	3,718.205	3,226.442
	Id. íd. íd. por km. (5)	(18) K	»	(18) : (1)	»	43.716	79.521	120.468	130.619	113.344
	Recorrido medio de la tonelada (5)	(19)	Km.	(18) : (17)	»	23	25	27	27	27
	Producto total	(20)	Ptas.	»	4.378	216.095	360.488	514.982	530.425	452.576
	Id. medio de la tonelada-km. (5)	(21)	Id.	(20) : (18)	»	0'7374	0'1592	0'1502	0'4266	0'4027
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	27'7	66'0	76'3	80'6	81'7	82'2
Productos brutos de la explotación	Del tráfico	(23)	Ptas.	(14) + (20)	15.789	327.301	472.453	639.189	649.344	550.345
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	677	»	»
	Total	(25)	Id.	»	15.789	327.301	472.453	639.866	649.344	550.345

Auxilio del Estado (como garantía de interés)	Total	(26)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	»	»
	°/o del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»	»	»	»
Auxilio de Corporaciones y particulares		(30)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Suma de ingresos		(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	15.789	327.301	472.453	639.866	649.344	550.345
Tiempo de explotación		(32)	»	»	48 días.	1 año.	1 año.	1 año.	1 año.	1 año.
Gastos de la explotación	Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(35)	Id.	»	34.020	248.991	281.326	312.778	320.252	284.622
Producto neto	Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	78.310	191.127	327.088	329.092	265.723
	Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	2.751	6.714	11.490	11.561	9.335
	Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	1'04	2'48	3'30	3'32	2'89
Déficit de la explotación	Total	(39)	Id.	(35) — (25)	18.231	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación		(42)	»	100 × (35) : (25)	215'5	76'1	59'5	48'9	49'3	51'7
Cargas	Financieras. Pesetas	(43)	Ptas.	»	30.352	180.890	175.118	157.617	154.103	163.816
	Financieras. °/o del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	1'71	1'66	1'49	1'46	1'55
	Varias	(45)	Ptas.	»	»	26.921	5.884	6.875	3.701	34.004
	Total	(46)	Id.	(43) + (45)	30.352	207.811	181.002	164.492	157.804	197.820
Suma de gastos		(47)	Id.	(35) + (46)	64.372	456.802	462.328	477.270	478.056	482.442
Producto líquido	Total. Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	— 48.583	129.501	10.125	162.596	171.288	67.903
	Total. °/o del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	— 3'24	0'25	4'06	4'28	1'70
	Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	— 4.549	356	5.712	6.017	2.385
	Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	— 1'71	0'13	1'64	1'73	0'74

(1) La Compañía de los ferrocarriles de La Carolina y prolongaciones es la concesionaria de este ferrocarril formado por la reunión de los ferrocarriles números 202 y 203. A dicha Compañía se le pidieron los datos correspondientes con tiempo suficiente para examinarlos y después del mucho tiempo y trabajo que ha costado obtenerlos no ha habido posibilidad material de pedir rectificación a los errores que contiene su respuesta.
(2) De ellas: 2.487.000 pesetas de renta fija; otras tantas de renta variable; 600.000 pesetas preferentes; y el resto de 5.000.000 de pesetas no dice la Compañía de qué clase son.
(3) Varios años este dato es inadmisible, pues dividiéndolo por el (11), supuesto exacto éste, resulta el dato (15) mayor que el (1), cosa imposible.
(4) No se deducen por ser erróneo el dato de que se derivan.
(5) El dato origen de todos estos es el (18); como examinando el (19) comparado con el (1) no resulta imposibilidad material, aunque sí extraña, se han deducido todos bajo la responsabilidad de la Compañía.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Linares a La Carolina (núms. 202 y 203) (1)

de 1m de ancho de vía, no subvencionado por el Estado

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN TOTAL 1915	1916	1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	28'466		
Capital social	Número de acciones	(2)	»	»	8.000		
	Capital	(3)	Ptas.	»	4,000.000	Como en 1915	
Obligaciones emitidas	Número	(4)	»	»	31.096		
	Clase	(5)	»	»	Varias (2)		
	Capital	(6)	Ptas.	»	10,574.000		
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	92.559	96.417	92.285
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	253	264	253
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	8'9	9'3	8'9
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	56.902	61.924	61.255
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	1,801.158 (3)	2,297.872 (3)	1,653.881 (3)
	Id. íd. íd. por km. (4)	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»
	Recorrido medio del viajero (4)	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	91.434	106.289	103.861
	Id. medio del viajero-km. (4)	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	16'2	17'3	18'6
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	125.298	141.108	124.327
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	3,508.429	3,744.331	3,356 829
	Id. íd. íd. por km. (5)	(18) K	»	(18) : (1)	123.250	131.537	118 989
	Recorrido medio de la tonelada (5)	(19)	Km.	(18) : (17)	28	26	27
	Producto total	(20)	Ptas.	»	473.559	509.365	455.574
	Id. medio de la tonelada-km. (5)	(21)	Id.	(20) : (18)	0'1350	0'1360	0'1357
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	83'8	82'7	81'4
Productos brutos de la explotación	Del tráfico	(23)	Ptas.	(14) + (20)	564.993	615.654	559.435
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»
	Total	(25)	Id.	»	564.993	615.654	559.435

Auxilio del Estado (como garantía de interés) — Total	(26)	Id.	»	»	»	»
Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»
% del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»	»	»
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	564.993	615.654	559.435
Tiempo de explotación	(32)	»	»	1 año	1 año	1 año
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»
Varios	(34)	Id.	»	»	»	»
Total	(35)	Id.	»	281.846	341.145	398.934
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	283.147	274.509	160.501
Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	9.947	9.643	5.732
Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	3'06	2'85	1'74
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»
Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	49'9	55'4	71'3
Cargas — Financieras — Pesetas	(43)	Ptas.	»	162.230	157.121	156.549
% del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	1'53	1'48	1'48
Varias	(45)	Ptas.	»	24.044	15.783	15.771
Total	(46)	Id.	(43) + (45)	186.274	172.904	172.320
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	468.120	514.049	571.254
Producto líquido — Total — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	96.873	101.605	— 11.819
% del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	2'42	2'54	— 0'29
Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	3.403	3.569	— 415
Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	1'05	1'05	— 0'13

Nota. Las citas del presente cuadro se hallan evacuadas en el anterior, del que éste es conclusión.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Gerena a la estación de Gerena y de Aznalcollar a la de Cuchichón (núms. 204 y 205) (1)

de 1m de ancho de vía, no subvencionado por el Estado

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN PARCIAL (2) 1910	1911	1912	1913	1914	EXPLOTACIÓN TOTAL 1915
Longitud explotada (2)		(1)	Km.	»	4'000	4'000	4'000	4'000	4'000	7'000
Capital social (5)	Número de acciones	(2)	»	»	6.000					
	Capital	(3)	Ptas.	»	3,000.000					
Obligaciones emitidas (3)	Número	(4)	»	»	11.063	Como en 1910				
	Clase	(5)	»	»	»					
	Capital	(6)	Ptas.	»	5,531.500					
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	69.583	69.889	68.341	83.565	72.489	63.099
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	»	»	173
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	»	»	24'7
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	16.127	19.227	19.820	22.899	20.556	19.473
	Id. íd. de viajeros-km. (4)	(12)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Id. íd. íd. por km.	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	23.016	28.970	28.641	12.172	31 278	29.286
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	5'33	8'1	6'6	2'0	6'1	7'6
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	181.134	147.398	117.788	175.027	184.798	121.339
	Id. íd. de toneladas-km. (5)	(18)	»	»	3,239.557	3,515.647	3,722.171	5,632.934	4,600.428	3,702.136
	Id. íd. íd. por km.	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	408.716	330.392	406.373	596.149	481.671	355.053
	Id. medio de la tonelada-km.	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	94'67	91'9	93'4	98'0	93'9	92'4
Productos brutos de la explotación	Del tráfico	(23)	Ptas.	(14) + (20)	431.732	359.362	435.014	608.321	512.949	384.339
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	»	»
	Total	(25)	Id.	»	431.732	359.362	435.014	608.321 (6)	512.949	384.339

Auxilio del Estado (como garantía de interés) — Total	(26)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
Auxilio del Estado (como garantía de interés) — Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	»	»
Auxilio del Estado (como garantía de interés) — Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	»	»
Auxilio del Estado (como garantía de interés) — °/₀ del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»	»	»	»
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	431.732	359.362	435.014	608.321 (6)	512.949	384.339
Tiempo de explotación (2)	(32)	»	»	De 1910 a 1914 se explotó la línea núm. 204 (4 km.)					1 año
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Gastos de la explotación — Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
Gastos de la explotación — Total	(35)	Id.	»	334.424	263.400	268.500	296.891	276.992	275.445
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	97.308	95.962	166.514	311.430	235.957	108.894
Producto neto — Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	»	»	15.556
Producto neto — Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	»	»	1'73
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación — Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
Déficit de la explotación — Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	77'4	73'3	61'7	48'8	54'0	71'6
Cargas — Financieras — Pesetas	(43)	Ptas.	»	340.457	344.594	336.972	336.400	330.600	330.600
Cargas — Financieras — °/₀ del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	5'97
Cargas — Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Cargas — Total	(46)	Id.	(43) + (45)	340.457	344.594	336.972	336.400	330.600	330.600
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	674.881	607.994	605.472	633.291	607.592	606.045
Producto líquido — TOTAL — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	— 243.149	— 248.632	— 170.458	— 24.970	— 94.643	— 221.706
Producto líquido — TOTAL — °/₀ del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	»	»	— 7'39
Producto líquido — Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	»	»	— 31.672
Producto líquido — Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	»	»	— 3'51

(1) La Compañía Gaditana de Minas «La Caridad de Aznalcollar» es la concesionaria de estos dos ferrocarriles cuyos datos ha remitido en conjunto para ambos, y los cuales le fueron pedidos con tiempo suficiente para examinarlos, no habiéndolos remitido hasta días antes de entrar en prensa este volumen, por lo que no ha habido posibilidad material de pedir rectificación a los errores que contienen.

(2) Al ferrocarril núm. 204 se le autorizó la apertura a la explotación en 10-I-911, y al núm. 205 en 28-XII-914; sin embargo, la Compañía remite datos del año 1910 y aún añade que no envía los de 1906 a 1909 por tratarse del período de organización y ensayos. Por lo que hemos supuesto explotación parcial de 1910 a 1914 y total de 1915 a 1917.

(3) La Compañía no dice qué año se constituyó ese capital ni se emitieron las tres series de obligaciones; hemos supuesto que fué en 1910 o antes, en virtud del dato (43).

(4) Dice la Compañía que no lleva estadística de este dato.

(5) Este dato es evidentemente erróneo, por ser mucho mayor que el producto de los datos (17) y (1), cosa imposible; por lo que no han podido deducirse sus derivados (18)κ, (19) y (21).

(6) La Compañía da 628.321; hemos salvado el error que parece claro se ha deslizado.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Gerena a la estación de Gerena y de Aznalcollar a la de Cuchichón (núms. 204 y 205) (1)

de 1m de ancho de vía, no subvencionado por el Estado

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN TOTAL 1916	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	7'000	Como en 1916
Capital social	Número de acciones	(2)	»	»	6.000	
	Capital	(3)	Ptas.	»	3,000.000	
Obligaciones emitidas	Número	(4)	»	»	11.063	
	Clase	(5)	»	»	»	
	Capital	(6)	Ptas.	»	5,531.500	
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	
Movimiento de trenes	Recorrido total	(8)	Km.	»	65.661	56.316
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	179	154
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	25'6	22'0
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	20.005	23.428
	Id. íd. de viajeros-km (4)	(12)	»	»	»	»
	Id. íd. íd. por km	(12) K	»	(12) : (1)	»	»
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	30.480	34.642
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	6'8	9'0
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	141.338	107.999
	Id. íd. de toneladas-km (5)	(18)	»	»	4,498.832	3,306.586
	Id. íd. íd. por km	(18) K	»	(18) : (1)	»	»
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	416.970	350.302
	Id. medio de la tonelada-km	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	93'2	91'0
Productos brutos de la explotación	Del tráfico	(23)	Ptas.	(14) + (20)	447.450	384.944
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»
	[illegible]	(25)	Id.	[illegible]	447.450	384.944

Auxilio del Estado (como garantía de interés)	Total	(26)	Id.	»	»	»				
	Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»				
	Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»				
	°/o del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»				
Auxilio de Corporaciones y particulares		(30)	Ptas.	»	»	»				
Suma de ingresos		(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	447.450	384.944				
Tiempo de explotación		(32)	»	»	Un año	Un año				
Gastos de la explotación	Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»				
	Varios	(34)	Id.	»	»	»				
	Total	(35)	Id.	»	317.182	286.147				
Producto neto	Total	(36)	Id.	(25) — (35)	130.268	98.797				
	Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	18.609	14.114				
	Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	2'13	1'75				
Déficit de la explotación	Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»				
	Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»				
	Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39 : (8)	»	»				
Coeficiente de explotación		(42)	»	100 × (35) : (25)	70'8	74'3				
Cargas	Financieras. Pesetas	(43)	Ptas.	»	330.600	336.600				
	Financieras. °/o del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	5'97	6'09				
	Varias	(45)	Ptas.	»	»	»				
	Total	(46)	Id.	(43) + (45)	330.600	336.600				
Suma de gastos		(47)	Id.	(35) + (46)	647.782	622.747				
Producto líquido	Total. Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	— 200.332	— 237.803				
	Total. °/o del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	— 6'66	— 7'66				
	Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	— 28.619	— 33.972				
	Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	— 3'05	— 4'22				

Nota. Las citas del presente cuadro se hallan evacuadas en el anterior, del que este es conclusión.

CUADRO 100 (XLII)

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Pamplona a Sangüesa y Ramal a Aoiz (eléctrico) (núm. 206) [1]

de 1m de ancho de vía, no subvencionado por el Estado

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1911	EXPLOTACIÓN TOTAL 1912	1913	1914	1915	1916
Longitud explotada		(1)	Km.	»	59'517					
Capital social (2)	Número de acciones	(2)	»	»	»			Como en 1911		
	Capital	(3)	Ptas.	»	5,620.923					
Obligaciones emitidas (2)	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total (6)	(8)	Km.	»	112.936	176.636	208.348	221.742	228.856	229.331
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	484	571	607	627	628
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	8'1	9'6	10'2	10'5	10'5
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros (3)	(11)	»	»	370.274	530.937	513.938	534 026	543.730	541.495
	Id. íd. de viajeros-km. (4)	(12)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Id. íd. íd. por km (5)	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio del viajero (5)	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	199.328	268.386	261.427	267.055	271.814	274.449
	Id. medio del viajero-km (5)	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	»	»	»
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	56'3	50'9	49'8	49'1	50'4	48'0
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	22.088	40.085	42.306	44.555	45.545	48.940
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	642.647	1,216.415	1,343.257	1,471.430	1,437.791	1,582.451
	Id. íd. íd por km	(18) K	»	(18) : (1)	»	20.438	22.569	24.723	24.158	26.588
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	»	30	32	33	32	32
	Producto total	(20)	Ptas.	»	154.910	258.511	263 157	277.217	267.946	296.631
	Id. medio de la tonelada-km.	(21)	Id.	(20) : (18)	»	0'2125	0'1959	0'1884	0'1863	0'1874
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	43'7	49'1	50'2	50'9	49'6	52'0
Productos brutos de la explotación	Del tráfico	(23)	Ptas.	(14) + (20)	354.238	526.897	524.584	544.272	539.760	571.080
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	4.549	4.275 (7)	8.185	8.922	9.405	21.312
	Total	(25)	Id.	»	358.787	531.172 (7)	532.769	553.194	549.165	592.392

Auxilio del Estado (como garantía de interés)	Total	(26)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por id. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	»	»
	°/o del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»	»	»	»	»	»
Auxilio de Corporaciones y particulares		(30)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Suma de ingresos		(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	358.787	531.172	532.769	553.194	549.165	592.392
Tiempo de explotación		(32)	»	»	253 días	1 año	1 año	1 año	1 año	1 año
Gastos de la explotación	Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
	Total	(35)	Id.	»	280.997	376.708	375.778	373.147	377.269	415.895
Producto neto	Total	(36)	Id.	(25) — (35)	77.790	154.464	156.991	180.047	171.896	176.497
	Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	2.595	2.638	3.025	2.888	2.965
	Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	0'87	0'75	0'81	0'75	0'77
Déficit de la explotación	Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación		(42)	»	100 × (35) : (25)	78'3	70'9	70'5	67'4	68'7	70'2
Cargas	Financieras (2) — Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Financieras (2) — °/o del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
	Varias	(45)	Ptas.	»	1.408	2.397	2.397	10.875	10.875	10.875
	Total	(46)	Id.	(43) + (45)	1.408	2.397	2.397	10.875	10.875	10.875
Suma de gastos		(47)	Id.	(35) + (46)	282.405	379.105	378.175	384.022	388.144	426.770
Producto líquido	Total — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	76.382	152.067	154.594	169.172	161.021	165.622
	Total — °/o del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	2'70	2'75	3'00	2'86	2'95
	Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	2.555	2.597	2.842	2.705	2.783
	Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	0'80	0'74	0'76	0'70	0'72

(1) A este ferrocarril se le pidieron los datos correspondientes con tiempo suficiente para examinarlos y después del mucho tiempo y trabajo que ha costado obtenerlos no ha habido posibilidad material de pedir rectificación de aquellos que lo requerían.

(2) La Sociedad «El Irati» concesionaria de este ferrocarril, manifiesta que explota varios negocios con un capital total de 7.000.000 de pesetas representado por 14.000 acciones desembolsadas, de las que ha invertido en el ferrocarril el capital (3); las obligaciones de la Sociedad suman 2.000.000 de pesetas, y ninguna está afectada al ferrocarril, por lo que no existe el dato (43).

(3) De ellos aproximadamente los 5/6 en los trenes-tranvías y el 1/6 restante en los ordinarios.

(4) Como la Compañía al dar este dato prescinde del número de viajeros de los trenes-tranvías, se omite.

(5) Por lo dicho en la nota anterior, podrían deducirse estos datos prescindiendo de los trenes-tranvías, pero como las demás Compañías no hacen tal distinción que a ninguna se le ha pedido, no tiene objeto el hallarlos, dado el fin que se persigue en estos cuadros.

(6) Es de suponer que aquí estén incluídos los trenes-tranvías.

(7) El dato (24) se deduce por diferencia entre el (25) y el (23), y como la Compañía da para el (25) 521.172, lo que no es posible, parece verosimil, dada la marcha de los años, se haya padecido en las decenas de millar el error de una unidad que en tal supuesto queda subsanado.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Pamplona a Sangüesa y Ramal a Aoiz (eléctrico) (núm. 206) [1]

de 1m de ancho de vía, no subvencionado por el Estado

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	59'517
Capital social (2)	Número de acciones	(2)	»	»	»
	Capital	(3)	Ptas.	»	5,620.923
Obligaciones emitidas (2)	Número	(4)	»	»	»
	Clase	(5)	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total (6)	(8)	Km.	»	217.911
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	597
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	10'0
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros (3)	(11)	»	»	527.320
	Id. íd. de viajeros-km. (4)	(12)	»	»	»
	Id. íd. íd. por km. (5)	(12) K	»	(12) : (1)	»
	Recorrido medio del viajero (5)	(13)	Km.	(12) : (11)	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	287.221
	Id. medio del viajero-km. (5)	(15)	Id.	(14) : (12)	»
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	46'5
Tráfico de mercancías.	Número total de toneladas	(17)	»	»	52.286
	Id. íd. de toneladas-km.	(18)	»	»	1,741.009
	Id. íd. íd. por km.	(18) K	»	(18) : (1)	29.252
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	33
	Producto total	(20)	Ptas.	»	328.260
	Id. medio de la tonelada-km.	(21)	Id.	(20) : (18)	0'1885
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	53'5
Productos brutos de la explotación	Del tráfico	(23)	Ptas.	(14) + (20)	615.481
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	23.612
	Total	(25)	Id.	»	639.093

Auxilio del Estado (*como garantía de interés*) — Total	(26)	Id.	»	»						
Auxilio del Estado — Por km. de *línea*	(27)	Id.	(26) : (1)	»						
Auxilio del Estado — Por *íd.* de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»						
Auxilio del Estado — % del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	»						
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»						
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	639.093						
Tiempo de explotación	(32)	»	»	1 año						
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»						
Gastos de la explotación — Varios	(34)	Id.	»	»						
Gastos de la explotación — Total	(35)	Id.	»	433.193						
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	205.900						
Producto neto — Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	3.432						
Producto neto — Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	0'94						
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»						
Déficit de la explotación — Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»						
Déficit de la explotación — Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»						
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	67'8						
Cargas — Financieras (2) — Pesetas	(43)	Ptas.	»	»						
Cargas — Financieras (2) — % del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»						
Cargas — Varias	(45)	Ptas.	»	10.875						
Cargas — Total	(46)	Id.	(43) + (45)	10.875						
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	444.068						
Producto líquido — TOTAL — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	195.025						
Producto líquido — TOTAL — % del capital acciones	(49)		100 × (48) : (3)	3'47						
Producto líquido — Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	3.277						
Producto líquido — Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	0'89						

NOTA. Las citas del presente cuadro se hallan evacuadas en el anterior, del que éste es conclusión.

Situación financiera y resultados de la explotación del Ferrocarril secundario de

Guardiola a Pobla (núm. 207) [1]

de 0m600 de ancho de vía, no subvencionado por el Estado

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	1912	1913	EXPLOTACIÓN PARCIAL 1914	EXPLOTACIÓN TOTAL 1915	EXPLOTACIÓN TOTAL 1916	EXPLOTACIÓN TOTAL 1917
Longitud explotada		(1)	Km.	»	»	»	10'000	10'000	10'000	10'000
Capital social (2)	Número de acciones	(2)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(3)	Ptas.	»	»	»	1,772.056	1,777.996	1,838.026	1,869.679
Obligaciones emitidas (2)	Número	(4)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Clase	(5)	»	»	»	»	»	»	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»	»
Movimiento de trenes.	Recorrido total	(8)	Km.	»	»	»	23.144	72.173	69.956	66.067
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	»	»	»	198	192	181
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	»	»	»	19'8	19'2	18'1
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	»	»	3.489	8.724	10.112	14.375
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	27.912	69.792	92.527	131.077
	Id. íd. íd. por km	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	6.979	9.253	13.108
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	8	9	9
	Producto total	(14)	Ptas.	»	»	»	1.909	8.054	9.470	10.318
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	0'1154	0'1023	0'0787
	°/o de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	»	»	1'3	2'3	2'7	3'0
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	»	»	45.527	116.571	112.852	111.025
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	»	»	793.979 (3)	2,185.618 (3)	2,186.726 (3)	2,066.939 (3)
	Id. íd. íd por km. (4)	(18) K	»	(18) : (1)	»	»	»	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada (4)	(19)	Km.	(18) : (17)	»	»	»	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	»	»	146.276	348.262	340.899	334.247
	Id. medio de la tonelada-km. (4)	(21)	Id.	(20) : (18)	»	»	»	»	»	»
	°/o de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	»	»	98'7	97'7	97'3	97'0
Productos brutos de la explotación	Del tráfico	(23)	Ptas.	(14) + (20)	»	»	148.185	356.316	350.369	344.565
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	»	»	»	»	»	»
	Total	(25)	Id.	»	»	»	148.185	356.316	350.369	344.565

Auxilio del Estado (como garantía de interés) — Total	(26)	Id.	»	»	»	»	»	»	»	»
Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	»	»	»	»	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	»	»	»	»	»	»	»
% del Capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.º	»	»	»	»	»	»	»
Auxilio de Corporaciones y particulares	(30)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»	»
Suma de ingresos	(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	»	»	148.185	356.316	350.369	344.565
Tiempo de explotación	(32)	»	»	»	»	5 meses	1 año	1 año	1 año
Gastos de la explotación — Según fórmula	(33)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Varios	(34)	Id.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(35)	Id.	»	»	»	67.469	170.194	162.302	200.865
Producto neto — Total	(36)	Id.	(25) — (35)	»	»	80.716	186.122	188.067	143.700
Por km. de línea	(37)	Id.	(36) : (1)	»	»	»	18.612	.807	14.370
Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	»	»	2'58	2'69	2'17
Déficit de la explotación — Total	(39)	Id.	(35) — (25)	»	»	»	»	»	»
Por km. de línea	(40)	Id.	(39) : (1)	»	»	»	»	»	»
Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39) : (8)	»	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación	(42)	»	100 × (35) : (25)	»	»	45'5	47'8	46'3	58'3
Cargas — Financieras (2) — Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Financieras — % del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	»	»	»	»	»
Varias (5)	(45)	Ptas.	»	»	»	»	»	»	»
Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	»	»	»	»	»
Suma de gastos	(47)	Id.	(35) + (46)	»	»	67.469	170.194	162.302	200.865
Producto líquido — Total — Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	»	»	80.716	186.122	188.067	143.700
Total — % del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	»	»	10'47	10'23	7'69
Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	»	»	»	18.612	18.807	14.370
Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	»	»	»	2'58	2'69	2'17

(1) A este ferrocarril se le pidieron los datos correspondientes con tiempo suficiente para examinarlos y despues del mucho tiempo y trabajo que ha costado obtenerlos no ha habido posibilidad material de pedir rectificación a los errores que contiene la respuesta recibida.

(2) La Compañía general de Asfaltos y Portland «Asland» concesionaria de este ferrocarril, no tiene asignado para él capital propio especial; las cantidades (3) son únicamente, por lo tanto, las que corresponden a esta cuenta de entre todas las de la Sociedad.

(3) Error evidente suponiendo exacto el dato (17).

(4) Imposibles de deducir por ser erróneo el dato de que derivan.

(5) Las de Dirección, Seguros, etc., etc., van comprendidas en las generales de la Sociedad.

Apéndice a la tercera parte

CUADRO 102 (XLIV)

Resumen de la situación financiera y resultados de la explotación en 1917 de los ferrocarriles secundarios y estratégicos abiertos al servicio público en toda su longitud desde 1.° de Enero de dicho año

Agrupaciones	CONCEPTOS	Número de orden	Unidades	Operaciones	FERROCARRILES NO SUBVENCIONADOS				
					Núm. 206	Números 202 y 203	Núm. 201	Núm. 207	Números 204 y 205
Longitud explotada		(1)	Km.	»	59'517	28'466	24'600	10'000	7'000
Capital de primer establecimiento		(g)	Ptas.	»	3,421.374	1,692.115	1,012.172	251.000	745.701
Capital social	Número de acciones	(2)	»	»	»	8.000	10.000	»	6.000
	Capital	(3)	Ptas.	»	5,620.923	4,000. 00	1,000.000	1,869.679	3,000.000
Obligaciones emitidas	Número	(4)	»	»	»	31.096	2.000	»	11.063
	Clase	(5)	»	»	»	Varias	Hipotecarias	»	»
	Capital	(6)	Ptas.	»	»	10,574.000	1,000.000	»	5,531.500
	Con o sin la garantía de interés afectada al pago	(7)	»	»	»	»	»	»	»
Suma de acciones y obligaciones		»	Ptas.	(3) + (6)	5,620.923	14,574.000	2,000.000	1,869.679	8,531.500
Movimiento de trenes	Recorrido total	(8)	Km.	»	217.911	92.285	38.324	66.067	56.316
	Id. diario (promedio)	(9)	Id.	(8) : 365	597	253	105	181	154
	Equivalencia en número diario de trenes de recorrido completo	(10)	»	(9) : (1)	10'0	8'9	4'3	18'1	22
Tráfico de viajeros	Número total de viajeros	(11)	»	»	527.320	61.255	33.241	14.375	23.428
	Id. íd. de viajeros-km	(12)	»	»	»	»	»	131.077	»
	Id. íd. íd. por km	(12) K	»	(12) : (1)	»	»	»	13.108	»
	Recorrido medio del viajero	(13)	Km.	(12) : (11)	»	»	»	9	»
	Producto total	(14)	Ptas.	»	287.221	103.861	49.959	10.318	34.642
	Id. medio del viajero-km	(15)	Id.	(14) : (12)	»	»	»	0'0787	»
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(16)	»	100 × (14) : (23)	46'5	18'6	25'8	3'0	9'0
Tráfico de mercancías	Número total de toneladas	(17)	»	»	52.286	124.327	34.085	111.025	107.999
	Id. íd. de toneladas-km	(18)	»	»	1,741.009	3,356.829	»	»	»
	Id. íd. íd. por km	(18) K	»	(18) : (1)	29.252	118.989	»	»	»
	Recorrido medio de la tonelada	(19)	Km.	(18) : (17)	33	27	»	»	»
	Producto total	(20)	Ptas.	»	328.260	455.574	143.957	334.247	350.302
	Id. medio de la tonelada-km	(21)	Id.	(20) : (18)	0'1885	0'1357	»	»	»
	°/₀ de la recaudación total del tráfico	(22)	»	100 × (20) : (23)	53'5	81'4	74'2	97'0	91'0

Productos brutos de la explotación	Del tráfico.—(Unicos afectados a la fórmula de gastos de explotación)	(23)	Ptas.	(14) + (20)	272.445	606.289	438.564	558.205	125.307	160.385
	Varios	(24)	Id.	(25) — (23)	6.570	8.338	36.342	»	50.005	10.950
	Total	(25)	Id.	»	279.015	614.627	474.906	558.205	175.312	171.335
	Por Km. de línea	(25) K	Id.	(25) : (1)	3.000	6.609	8.480	10.149	3.811	3.889
Auxilio del Estado (como garantía de interés)	Total	(26)	Id.	»	561.764	1,085.604	523.189	Nada	221.330	289.756
	Por km. de línea	(27)	Id.	(26) : (1)	6.060	11.718	9.345		4.854	6.514
	Por íd. de recorrido de trenes	(28)	Id.	(26) : (8)	4'47	7'41	3'49		4'42	4'80
	°/₀ del capital garantizado	(29)	»	100 × (26) : cap. g.°	4'95	4'34	4'00		4'18	4'64
Auxilio de Corporaciones y particulares		(30)	Ptas.	»	Nada	Nada	Nada	Nada	Nada	Nada
Suma de ingresos		(31)	Id.	(25) + (26) + (30)	840.779	1,700.231	998.095	558.205	396.642	461.091
Tiempo de explotación		(32)	»	»	1 año	1 año	1 año	1 año	1 año	1 año
Gastos de la explotación	Según fórmula	(33)	Ptas.	»	313.496	441.972	297.114	282.866	131.054	146.912
	Varios	(34)	Id.	»	923	»	28.859	»	7.173	1.710
	Total	(35)	Id.	»	284.356	598.887	380.009	238.856	131.043	144.592
	Por Km. de línea	(35) K	Id.	(35) : (1)	3.058	6.440	6.786	4.343	2.849	3.286
Producto neto	Total... Pesetas	(36)	Id.	(25) — (35)	»	15.740	94.897	319.349	44.269	26.743
	Total... °/₀ del cap. de establec.°	(36) g	»	100 × (36) : (g)	»	0'06	0'72	7'01	0'84	0'43
	Por km. de línea	(37)	Ptas.	(36) : (1)	»	169	1.694	5.806	962	603
	Por íd. de recorrido de trenes	(38)	Id.	(36) : (8)	»	0'11	0'63	3'64	0'88	0'44
Déficit de la explotación	Total... Pesetas	(39)	Id.	(35) — (25)	[illegible]	»	»	»	»	»
	Total... °/₀ del cap. de establec.°	(39) g	»	100 × (39) : (g)	[illegible]	»	»	»	»	»
	Por km. de línea	(40)	Ptas.	(39) : (1)	[illegible]	»	»	»	»	»
	Por íd. de recorrido de trenes	(41)	Id.	(39 : (8)	[illegible]	»	»	»	»	»
Coeficiente de explotación		(42)	»	100 × (35) : (25)	101'9	97'4	82'1	42'7	74'7	84'39
Cargas	Financieras... Pesetas	(43)	Ptas.	»	»	1,159.421	750.000	170.001	287.500	
	Financieras... °/₀ del capital obligaciones	(44)	»	100 × (43) : (6)	»	4'12	»	4'25	4'1	4'11
	Varias	(45)	Ptas.	»	»	»	»	10.182	»	»
	Total	(46)	Id.	(43) + (45)	»	1,159.421	750.000	180.183	287.500	287.50
Suma de gastos		(47)	Id.	(35) + (46)	284.356	1,758.308	1,130.009	419.039	418.543	432.092
Producto líquido	Total... Pesetas	(48)	Id.	(31) — (47)	556.423	[illegible]	[illegible]	139.166	[illegible]	28.999
	Total... °/₀ del capital acciones	(49)	»	100 × (48) : (3)	»	[illegible]	[illegible]	6'96	[illegible]	0'97
	Por km. de línea	(50)	Ptas.	(48) : (1)	6.002	[illegible]	[illegible]	2.512	[illegible]	652
	Por íd. de recorrido de trenes	(51)	Id.	(48) : (8)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1'59	[illegible]	0'48

Apéndice al Título Quinto

Los tres principales aspectos que presentan los ferrocarriles

El técnico. El económico. El financiero

Si las dimensiones asignadas al presente volumen no nos lo impidieran, transcribiríamos aquí los juicios emitidos acerca del concepto, construcción y explotación de los pequeños ferrocarriles, por los técnicos y economistas de diferentes nacionalidades, cuyas opiniones en la materia han conseguido salvar las fronteras de sus respectivos países.

Imposibilitados, por lo dicho, para realizar esto, y estimando, por otra parte, que el volumen quedaría incompleto si no insertáramos una doctrina de conjunto que abarcase los particulares antes mencionados, es decir, todo el problema de los pequeños ferrocarriles, enfocado de un modo general y objetivo, cual corresponde a la índole de la Obra, hemos creído llegada la ocasión de elegir entre los múltiples informes, memorias, estudios y trabajos de este género que conocemos, uno que reuniera en el más alto grado posible aquellas cualidades.

Sabido es que en ferrocarriles, hay tres aspectos principales a que atender: el técnico; el económico; y el financiero. Si alguien nos preguntara cuál de ellos consideramos más importante, responderíamos que se hallan de tal modo ligados entre sí, que descuidar cualquiera de los tres es desatenderlos a todos.

Pero una cosa es la importancia real y efectiva, y otra distinta la fundamental y básica de cada uno de los datos de un problema: Establecer claramente la finalidad que con un ferrocarril se pretende alcanzar; fijar el trazado que más conviene; construirle y explotarle técnica y económicamente —conceptos ambos que vienen a confundirse, pues la técnica sin la economía es, en ferrocarriles, cosa tan sin valor (y más exactamente diríamos, con valor tan negativo) como la economía sin la técnica— todo ello es fundamental, es básico. Mientras que adoptar cuantas medidas financieras se requieren para convertir en realidades las concepciones técnicas y económicas, es algo necesario, es algo imprescindible, es, en suma, condición *sine qua non*, pero condición al fin, y, como tal, hay que colocarla en plano inferior al principal, que, en este caso, corresponde de derecho a la técnica y a la economía, de cuyo entronque nace el ferrocarril, robusto y potente, si aquellas lo son, y apto para vivir y desarrollarse lozanamente si se le nutre con un buen régimen financiero, a falta del cual, claro es que su marcha, su desenvolvimiento y aun su propia existencia puede hallarse seriamente comprometida.

El sistema de finanzas que deba adoptarse, no es, por lo tanto, algo sustantivo, sino muy adjetivo, es decir, función más bien del régimen y procedimientos generales financieros que en el país tengan posibilidades y ambiente adecuado para desarrollarse, con independencia casi absoluta de las esencias especiales constituyentes de las vías férreas.

Las consideraciones que preceden nos han determinado a buscar entre los trabajos de que tenemos conocimiento, uno que se limitara a estudiar el problema en sus aspectos técnico y económico, y, dentro de ellos, del modo más general y objetivo posible; pareciéndonos que reune tales cualidades el informe cuya procedencia y finalidad se indican en el encabezamiento que sigue y la

parte principal del cual hemos traducido y a continuación insertamos, cerrando así con un broche que estimamos como preciada joya, la modesta aunque intensa labor almacenada en este volumen.

Sin llegar a comentarlo, creemos nos sería permitido ponerle acotaciones análogas, bajo ciertos aspectos, a las que hemos estampado en el tomo primero junto al famoso informe de la Comisión española de 1844. Nos limitaremos, sin embargo, a recomendar al lector el estudio de tan precioso documento, invitándole a que, después de terminar su atenta lectura, se conteste a sí mismo a la siguiente pregunta: ¿Se deberán, acaso, muchas, si no todas las vacilaciones y fracasos que en varias naciones se han padecido en el asunto, al desconocimiento de informes como este de la Comisión italiana de 1879, viejo ya por el tiempo transcurrido desde que fué escrito, pero nuevo, novísimo, en ciertos puntos esenciales, para aquellos países que se han lanzado a fundar sus redes complementarias como se lanzaron a establecer las principales, es decir, sin pararse antes a reflexionar sobre cuanto los hombres más competentes y sabios del extranjero y de su propia nacionalidad habían aconsejado y vaticinado?

Informe

que la Comisión nombrada en 25 de Agosto de 1879 por el Gobierno italiano para estudiar la clasificación de los nuevos ferrocarriles secundarios y las economías que en su construcción y explotación pudieran introducirse, emitió en 28 de Noviembre de dicho año (*)

Cuando las condiciones particulares de una línea (movimiento restringido, naturaleza especial del tráfico, terreno accidentado, etc.) exigen un modo de construcción y de explotación económico, hay dos principios a los cuales se puede recurrir para alcanzar este resultado: se puede, conservando el ancho de vía ordinario, reducir la velocidad máxima de los trenes; o bien se puede adoptar una galga reducida, lo que implica la adopción de menor velocidad que la de los trenes sobre las grandes líneas. En el primer caso, se podrán tener vías férreas menos perfectas que las de las grandes redes; su construcción y su explotación podrán satisfacer a condiciones menos rigurosas, y será posible realizar economías considerables en los gastos. En el segundo caso, es decir, cuando se reduzca el ancho de vía, que se puede, con el Ingeniero Moreno, llamar el *módulo de la vía,* se tendrá una línea en la que todas sus partes serán de menores dimensiones y que, por consiguiente, exigirá menos gastos, tanto para el establecimiento de la plataforma, como para la adquisición del material fijo y móvil. Se obtendrá así una relación más favorable entre la importancia del tráfico y los gastos de explotación, lo que equivale a decir que los ferrocarriles de vía estrecha son, por excelencia, los ferrocarriles económicos; pues para ellos, muy en especial, se pueden adoptar los sistemas más baratos de construcción y de explotación.

Con lo dicho no queremos afirmar que todas aquellas líneas que no deban formar parte de una red principal, han de ser, precisamente, de vía estrecha. El art. 16 de la ley de 29 de Julio de 1879, no autoriza la adopción de galga reducida para las líneas de la categoría A [1]; y no admite la vía estrecha para las categorías restantes, sino cuando de ello no haya de derivarse ningún inconveniente para la explotación de las líneas principales inmediatas. Los ferrocarriles que pudieran construirse de vía estrecha son, por consiguiente, en número limitado. Pero si se hace abstracción del obstáculo creado por la ley para la adopción de la vía estrecha y se examina la cuestión desde un punto de vista esencialmente técnico, debe reconocerse que en la mayor parte de los casos no conviene renunciar a las ventajas que resultan del ancho de vía uniforme. Cuando tenga que establecerse una línea de bastante desarrollo, en región áspera, montañosa, poco poblada, y no haya posibilidad de utilizar la plataforma de una carretera ordinaria, se encontrarán probablemente, con la adopción de galga reducida, economías de tal im-

(1) Estas líneas se construyen a expensas del Estado.

(*) Esta Comisión, presidida por el Sr. *Baccarini, Ministro de Trabajos Públicos,* estaba formada por varios funcionarios del Servicio de Ingenieros civiles, entre los que figuraba el *Director General de ferrocarriles* de dicho Ministerio; y, además, por otras personas, como, por ejemplo, los Sres. *Borgnini,* que fué después *Director General de «El Adriático»; Lanino, Director de Tracción y Movimiento de «Los Meridionales»; Mantegaza, Director de Vías y Trabajos de «El Mediterráneo»,* etcétera etc.

portancia que compensarán ampliamente los inconvenientes y los gastos de trasbordo en los puntos de empalme con las líneas de vía normal. En tales casos será preferible, sin duda alguna, recurrir a la vía estrecha. Pero cuando se trate de una línea de poca longitud, a través de terreno ondulado, pudiendo disponerse de la plataforma de una carretera ordinaria, y siendo de esperar un tráfico suficiente, constituiría un error aislarla de la red ordinaria, debiendo limitarse —una vez admitida menor velocidad de circulación para los trenes— a buscar en el modo de construcción los medios de realizar economías más o menos notables en los gastos de primer establecimiento y en los de explotación.

Por lo expuesto, nos cuidaremos sólo de buscar tipos de ferrocarriles económicos de vía normal. Examinando las condiciones diversas del trazado y del tráfico, con arreglo a las cuales pueden establecerse estos ferrocarriles, nos hallamos inclinados a proponer tres tipos, que distinguimos especialmente por la velocidad máxima que los trenes pueden alcanzar. La cual se fija: en 40 kilómetros para el primer tipo; en 30 kilómetros para el segundo, y en 20 kilómetros para el tercero.

En el *primer tipo* incluiremos las líneas comprendidas en la red principal, en las que podrá circular el mismo material móvil, salvo las locomotoras de gran velocidad, las que claro es que no pueden emplearse en estas líneas, como quizá tampoco las de gran separación de ejes.

El *segundo tipo* comprende las líneas transversales de importancia secundaria, que pueden ser explotadas con material especial marchando a menor velocidad, pero que, sin embargo, deberán permitir la circulación de tránsito de los coches de viajeros y vagones de mercancías de las líneas principales.

En fin, al *tercer tipo* pertenecen aquellas líneas en las que se presume que el tráfico de mercancías será el dominante, de suerte que la velocidad de los trenes podrá disminuirse aún más; bastando, por lo tanto, con que la vía sea suficientemente sólida para permitir la circulación de los vagones de mercancías de las grandes redes.

De la determinación para una línea dada de la velocidad máxima, se derivan las prescripciones relativas al establecimiento de la vía, al material fijo y móvil que debe emplearse, y al sistema de explotación. En efecto, un ferrocarril puede ser comparado a una gran máquina en la que sólo es posible conseguir un funcionamiento regular, combinando todas sus partes armónicamente, de manera que se reduzcan las resistencias pasivas y los gastos supérfluos de las fuerzas motrices. Cuando los órganos esenciales se encuentran bien determinados, la posición y las proporciones de los demás se derivan de las de aquéllos naturalmente.

Prescripciones para el primer tipo.—Debiendo circular el material ordinario sobre las líneas de este tipo, la superestructura de ellas debe ser en todo igual a la de las grandes líneas; las curvas no pueden tener un radio inferior a 200 metros, y las rampas una inclinación superior a 35 milímetros por metro; la anchura de la plataforma debe diferir poco de la normal de 5'50 metros, no debiendo ser inferior a 5 metros. La sección de los túneles y de las obras de arte debe ser la misma; la capa de balasto debe tener, al menos, 40 milímetros de espesor. La disposición de las estaciones debe ser adecuada para permitir el cruce de los grandes trenes.

Prescripciones para las líneas de los tipos segundo y tercero.—Las economías de construcción podrán ser aquí más importantes; debiendo hacerse la explotación de las líneas, normalmente, con un material especial, podrá reducirse más la anchura de la plataforma, admitir como mínimum para el radio de las curvas 150 y 100 metros, respectivamente, disminuir la longitud de las estaciones, el peso de los carriles, las dimensiones de las traviesas, y admitir, en fin, en ciertos casos excepcionales, rampas máximas de 5 centímetros por metro.

Prescripciones comunes a todos los tipos.—La experiencia ha demostrado que para la seguridad de la explotación no es necesario que entre dos curvas de direcciones contrarias haya una alineación recta tan larga como la prescripta en los pliegos de condiciones. Los trenes tienen siempre cierta flexibilidad, y, por otra parte, el peralte del carril exterior en las curvas está calculado de manera que no haya ningún peligro para un tren al tener sus vehículos extremos sobre dos curvas de sentidos contrarios. Se puede, por lo tanto, reducir notablemente la longitud de dicha alineación recta, fijándola en 30 metros para el primer tipo, 20 metros para el segundo y 10 metros para el tercero.

En lo que concierne a las *obras de arte,* se mantiene para el primer tipo la anchura de 4'50 metros entre los estribos o pilas, prescripto para las líneas ordinarias, pudiendo reducirse a 4 metros en los otros dos tipos. Por el contrario, los túneles, para los tres tipos, deben tener una anchura uniforme de 4'20 metros al nivel de los carriles; su altura puede ser reducida a 5 metros cuando no tienen más de 200 metros de longitud. Debiendo tenerse siempre bien presente que el gálibo de los túneles y obras de arte para las líneas de los tres tipos, debe ser tal que permita el paso fácil del gálibo de carga de las líneas ordinarias.

Estimamos que no debe proscribirse la madera en

la construcción de los puentes y viaductos, cuando se trate de líneas del segundo y tercer tipo. En ciertas regiones, el empleo de la madera será mucho más económico que el del hierro laminado o el de la mampostería, y la economía realizada en el primer establecimiento podrá compensar los gastos mayores de entretenimiento a que aquella da lugar. En lo que concierne a los puentes metálicos, a consecuencia de los nuevos estudios hechos sobre la resistencia de los materiales, se admite que el metal puede trabajar a 7 kilogramos por milímetro cuadrado. Se conservará, sin embargo, el límite de 6 kilogramos para los puentes muy oblícuos, y para los establecidos, bien en curva de menos de 400 metros de radio, bien en rampa de más de 15 milímetros por metro. Conviene, en efecto, reforzar las condiciones de estabilidad para tales obras, cuyas diversas partes están lejos de hallarse uniformemente solicitadas durante el paso de los trenes. En el cálculo de las piezas transversales, se podrá, si a ello se prestan sus empalmes con las longitudinales, considerar la ensambladura como un semiempotramiento, lo que permitirá reducir las dimensiones que estas piezas tendrían si hubiera que calcularlas como simplemente apoyadas.

Estaciones.—En las estaciones se podrán obtener también muchas economías, aun para las líneas del primer tipo, estableciendo una sala de espera única, dividiéndola, a lo más, por un tabique de madera a media altura, y llegando hasta a suprimirla en las estaciones poco importantes, en las que hará sus veces el vestíbulo cerrado donde se despachan los billetes y donde también podrá ser instalada la cantina. En las pequeñas estaciones de las líneas del segundo y tercer tipo, los edificios de viajeros podrán constar solamente de una sala de taquillas y un local para los empleados. Y aún podría admitirse que el despacho de billetes se hiciera en la localidad, o bien en los trenes, por el conductor. Cuando la población se halle próxima, no será necesario construir alojamiento para el Jefe de estación.

En nuestras estaciones los locales afectos al servicio de la pequeña velocidad, se hallan bastante distantes del edificio de viajeros, y es en éste donde se halla instalado el de gran velocidad. Ello requiere una longitud mayor para las estaciones y frecuentemente también un personal especial para la pequeña velocidad. Adosando el almacén de mercancías al edificio de viajeros, se obtiene una cierta economía en la construcción, pudiendo el mismo personal ocuparse más fácilmente de todas las ramas del servicio, y el Jefe de estación vigilar mejor y más eficazmente. Se ven edificios construídos de esta manera en las líneas del Véneto y, sobre todo, en Suiza.

Medidas de seguridad.—La aplicación de las medidas concernientes al público y a la marcha de los convoyes en circulación, en los ferrocarriles ordinarios, da lugar a un gasto considerable de primer establecimiento y de explotación. Se podrá renunciar a muchas de ellas en las líneas en que la velocidad de los trenes sea reducida y el número de éstos limitado. Así, las barreras contínuas, las señales a distancia, la guarda de los pasos a nivel, el telégrafo eléctrico, son medidas a las que se puede renunciar en todas aquellas líneas que no hayan de ser recorridas por trenes rápidos ni durante la noche. Para las líneas del segundo y, en particular, del tercer tipo, las barreras deberán establecerse solamente en aquellos sitios en que su falta podría ser causa de peligro, por ejemplo, cuando una línea corre paralela a una carretera frecuentada, o atraviesa terrenos donde acostumbran a pacer los ganados. Allí donde la población sea muy densa, se establecerán pasos a nivel, simplemente con cadena, y se buscará alojamiento para las guarda-barreras y sus familias en las casas próximas.

A imitación del extranjero y también de Italia, se puede recurrir para el cierre de los pasos a nivel, a uno de los tipos de barreras automáticas o de barreras maniobradas a distancia. Estas últimas han sido admitidas, si bien con ciertas reservas, por la Comisión encargada de estudiar la mejora y unificación de tipos para las instalaciones de la superestructura de nuestros ferrocarriles. En cuanto a los pasos para peatones y caballerías, creemos basta advertir a los que de ellos se sirven, por medio de una barrera fija que les obligaría a pararse para levantarla antes de llegar a la vía.

Se podría, además, si se juzgara necesario, añadir una señal establecida en la inmediación, o un cartel en el que apareciesen escritas las horas de paso de los trenes ordinarios.

Ramales industriales.—Otra economía importante podrá obtenerse, admitiendo que los ramales que se dirigen a las fábricas, canteras, minas, etc., empalmen en plena vía, en lugar de prolongarse hasta una de las estaciones inmediatas.

Actualmente está reglamentado el no autorizar tales empalmes en plena vía, a causa de los peligros e incovenientes que presentan para las líneas recorridas por trenes de gran velocidad. Pero cuando ésta es limitada, y al mismo tiempo se hace bifurcar el ramal, no de la vía principal, sino de otra lateral, tales inconvenientes y peligros no existen, obteniéndose por el contrario dos ventajas: primero, se facilitan las comunicaciones del ferrocarril con los centros de producción de la región que atraviesa; y, en segundo término, se puede reducir el número de esta-

ciones propiamente dichas, sustituyéndolas por simples apeaderos sin servicio de mercancías y cuyo personal se limite al guarda encargado del servicio de la barrera, o a su mujer.

Economía en los gastos de construcción y *de explotación*.—Las simplificaciones en la construcción de la vía, la reducción a lo estrictamente necesario de todos los accesorios, la tolerancia de curvas más pronunciadas y de rampas más fuertes, permitirán —en especial para las líneas de los tipos segundo y tercero – establecerlas sin realizar aquellos gastos que requiere la construcción de los ferrocarriles ordinarios. Podrá, así, limitarse el gasto a 90.000, 83.000, y aún a 70.000 liras por kilómetro, mientras que las líneas de las grandes redes jamás han costado menos de 130.000 a 150.000. Y en cuanto a los gastos de explotación —que en las condiciones ordinarias apenas bajan de 7.000 o 7.500 liras por kilómetro para las líneas servidas por tres trenes en cada sentido— no rebasarán las 6.000 en los ferrocarriles locales explotados económicamente, pudiendo llegar a reducirse a 4.200 y aún a 3.500, para muchas líneas, conservando siempre el mismo número de trenes en cada sentido.

Economía en los gastos relativos al material móvil.—A la economía que podrá realizarse en los gastos de primer establecimiento y de explotación, vendrá a añadirse, en amplia escala, la relativa al material móvil.

En las líneas del primer tipo, este material no podrá apenas diferir del de los ferrocarriles ordinarios. Podrá haber un número menor de locomotoras de gran velocidad, y aun habrá casos en que el empleo de éstas sea innecesario.

Para los otros dos tipos, una vez que la superestructura es más ligera y las curvas de menor radio, se deberán adoptar tipos especiales de locomotoras, con menor separación de ejes, en las que todo el peso se utilice para la adherencia, y resultando siempre notablemente disminuído el peso por eje.

Locomotoras.—Llenan estas condiciones las locomotoras-tender de seis ruedas acopladas, de un metro de diámetro en las correspondientes a las líneas del segundo tipo y de 0,80 metros en las del tercero. El peso máximo por eje será de diez y de ocho toneladas, respectivamente, y la separación de ejes no pasará de 2,60 metros para el segundo y dos metros para el tercer tipo. Tales locomotoras nos parecen las más convenientes, habida cuenta de las condiciones de establecimiento de las líneas de cada uno de ambos tipos, y nos creemos en el caso de recomendar su empleo de modo especial. No queremos con ello indicar que se proscriba el empleo de otros tipos de locomotoras, pero sí advertimos ser necesario que las que se adopten puedan pasar por las curvas que estas líneas presentan y que su peso esté en relación con la superestructura de las mismas.

Vehículos.—Admitimos para los coches que deben circular sobre las líneas del primer tipo, los modelos usados en los ferrocarriles ordinarios; pero para las del segundo y tercero preconizamos la disposición americana o suiza de intercomunicación, con pasillo central y plataforma en cada extremo. La separación de ejes no debe ser superior a tres metros para las líneas del segundo tipo y a 2,50 metros para las del tercero.

Tales coches, para viajes que no son de larga duración, los encontramos suficientemente cómodos, teniendo además la ventaja de permitir cierta reducción en la anchura de la plataforma de la vía y en el personal del servicio de trenes.

Se obtendrá también otra nueva economía bien notable y una simplificación en la explotación, reduciendo a dos el número de clases, correspondiendo la una a la III actual, y disponiendo la otra de manera que los viajeros encuentren en ella próximamente iguales comodidades que hoy tienen en los coches de I clase. El servicio de equipajes podrá asegurarse con la construcción de coches mixtos, provistos de un departamento reservado a este efecto, destinándose el otro para el correo, o bien para los viajeros. Se reducirán, además, al menor número los diversos tipos de vagones de mercancías.

Según esto, en los trenes de las líneas secundarias, generalmente mixtos, podrá adoptarse, en la mayor parte de los casos, la siguiente composición: un coche misto, para correo y equipajes; dos coches de viajeros; en fin, un cierto número de vagones de mercancías, en relación con el tráfico, a menos que se encontrara preferible separar el servicio de viajeros del de mercancías.

El sistema adoptado para los coches y vagones y la composición de los trenes apropiada a las necesidades del tráfico, permitirán reducir al mínimo el peso muerto del tren que, en los ferrocarriles ordinarios, tanto influye en los gastos de tracción...

Utilización de las carreteras ordinarias.—En muchos casos, los ferrocarriles de vía estrecha, así como los de los tipos segundo y tercero de vía normal antes establecidos, podrán utilizar las carreteras ordinarias existentes, penetrando con frecuencia, de este modo, hasta el centro de las aglomeraciones. La Comisión ha admitido, en principio, que, a campo abierto, el ferrocarril debe hallarse separado por una barrera de la parte reservada al carreteo ordinario, o bien a un nivel un poco más elevado que la carretera. Estimamos que esta separación debe

constituir, esencialmente, la característica diferencial entre el ferrocarril y el tranvía, de la que no se hace mención en la ley de 29 de Julio de 1879. Solamente en el interior de las aglomeraciones, podrán los carriles, si tienen una forma especial, colocarse al mismo nivel del pavimento. Somos de parecer que en tales casos, para dar seguridad al tránsito por la carretera ordinaria, conviene guarnecer las locomotoras de un palastro que cubra el mecanismo, como en las máquinas de los tranvías, y proveerlas de una campana para hacer las señales de costumbre, reservando para los casos excepcionales el silbato de vapor, cuyo ruído espanta a menudo a los animales. Por último, en el casco de las aglomeraciones, la velocidad de los trenes no podrá pasar de cuatro a seis kilómetros por hora.

Disposiciones comunes a todos los tipos.—La mayor parte de las disposiciones que preceden, se refieren especialmente a alguno de los tres tipos que hemos establecido. Pero hay otras cuya aplicación debe ser general; vamos a mencionarlas, advirtiendo que de su adopción pueden derivarse economías considerables.

Cuando dos ferrocarriles han de cruzarse, la última de las dos líneas construídas pasa por encima o por debajo de la ya existente; de este modo quedan independientes una de otra, a los efectos de la explotación. Pero si tal disposición proporciona grandes facilidades y da una seguridad completa, tiene, en cambio, el inconveniente de exigir considerables gastos en los movimientos de tierra y obras de arte Tales gastos quedan justificados cuando se trata de grandes líneas, a lo largo de las cuales la circulación es muy intensa y el servicio de noche es completo; pero en las líneas de que venimos ocupándonos, creemos pueden admitirse los cruzamientos a nivel, aun en el caso de que sea principal la línea a la que haya de cortar una secundaria, siempre que en ambas se empleen los debidos aparatos de protección que garanticen la seguridad. Por análogas consideraciones, estimamos que puede, en ocasiones, autorizarse a estas nuevas líneas para empalmar con las antiguas fuera de las estaciones, con tal que los empalmes o bifurcaciones se hallen protegidos por señales convenientes. Se podrá así evitar el gasto, con frecuencia considerable, que requiere el establecimiento de una nueva vía para hacer llegar la línea secundaria directamente a la estación común. Si la línea secundaria es de vía estrecha, podrá colocarse entre los carriles de la vía ordinaria antigua, otro tercero, teniéndose así dos galgas diferentes en toda la longitud utilizada por ambas. Se encuentran ejemplos de esta clase de líneas de doble galga, en Inglaterra y en Bélgica (ferrocarril del Flénu); la explotación de una de las líneas se superpone, por decirlo así, a la de la otra, y ello no origina ningún inconveniente si se tiene la precaución de adoptar las medidas necesarias para garantir la seguridad de los trenes.

Retornos.—Debemos mencionar aquí una disposición que puede proporcionar gran economía en la construcción, pero que debe aplicarse con gran prudencia; nos referimos a los *retornos simples y dobles*. Ocurre con frecuencia, que debe salvarse una gran diferencia de altura, y que la configuración del terreno es tal que, o no es posible alargar suficientemente el trazado, o se imponen gastos considerables en los movimientos de tierra y obras de arte. En tales casos podrá ser ventajoso y económico establecer uno o varios retornos intermedios, y hacer así subir la línea desde el fondo del valle hasta un punto, sobre la ladera de la montaña, donde pueda volver a tomar su dirección normal. Si no hay más que un retorno, es decir, si es simple, habrán de construirse las vías necesarias para colocar la locomotora en cabeza. Si el retorno es doble, es decir, si hay dos, las locomotoras empujarán a los trenes sobre la parte intermedia, y será necesario tener cuidado de no alcanzar siquiera los límites antes fijados para las curvas y las rampas, en ese trayecto especial.

Los retornos, de los cuales se encuentra ejemplo en una de las líneas del Jura suizo, y en gran cantidad en América, ocasionan necesariamente pérdidas de tiempo: en los simples, hay que hacer una maniobra para cambiar la posición de la máquina; en los dobles, no puede empujarse el tren más que a débil velocidad: en ambos, en fin, hay partes de vía que son recorridas dos veces. Estos inconvenientes, sin embargo, no se hacen muy sensibles en las líneas de rampas pronunciadas, porque en ellas los trenes tienen forzosamente una marcha lenta; y aun pueden ser aquellos disminuídos si el trazado se estudia de tal manera que las estaciones coincidan con los retornos. Advirtamos que estos constituyen algunas veces un medio fácil de evitar el establecimiento de la vía en terrenos movidos sujetos a desprendimientos.

Si la diferencia de nivel exige para ser salvada un número de retornos demasiado considerable, la explotación podrá llegar a ser difícil y costosa. Quizá convenga más, en este caso, recurrir a un sistema especial de tracción que se deriva de la aplicación de los planos inclinados, siendo algunas veces posible utilizar con este objeto las fuerzas hidráulicas de que en tales parajes ordinariamente se dispone. Recomendamos a este propósito el sistema del Ingeniero Agudio, del que se han hecho felices aplica-

ciones en casos excepcionales de altimetría. Y aun cuando el perfil no sea tan excepcional, deberá emplearse también el sistema de planos inclinados, siempre que haya razones para creer que permitirá una explotación conveniente desde el punto de vista de la regularidad del servicio y de la economía del gasto.

Relaciones entre las economías de construcción y las de explotación.—Las medidas que acabamos de preconizar tienen todas por objeto reducir los gastos de primer establecimiento; no podrán, sin embargo, dar resultado si al mismo tiempo no se adoptan otras encaminadas a disminuir los gastos de explotación. Antes de fijar definitivamente las bases del proyecto de construcción de una línea, se deberá estudiar con atención si las economías que pretenden hacerse en la construcción no serán perjudiciales a la explotación. Con frecuencia, un exceso de gastos en la construcción se halla ampliamente compensado por las economías realizadas en la explotación. Constituiría, por ejemplo, un error introducir en el perfil de una línea situada en país llano, rampas demasiado fuertes para hacerla pasar por encima de un curso de agua, si aquellas pueden evitarse alargando algo el trazado, no teniendo en cuenta ni los millares de metros cúbicos que suponen los terraplenes, ni los gastos de tracción suplementarios, ni las sujeciones a que para siempre habrá de estar sometida la composición de los trenes, ni los inconvenientes de todo orden que resultarán de la introducción inoportuna de rampas no justificadas por la configuración del terreno. En el sistema de la Ley de 29 de Julio de 1879, los gastos de construcción constituyen un sacrificio que el Estado y las provincias se imponen para dotar al país de vías de comunicación nuevas y cómodas; pero las ventajas con que se pretenden compensar tales sacrificios, se hallarían en gran parte comprometidas si los ferrocarriles que se establecieran hubieran de explotarse difícil y onerosamente. El valor de las líneas habría disminuído en proporción más considerable que la economía obtenida en la construcción, causándose así a los habitantes un perjuicio cierto y duradero, puesto que habrían de mantenerse sobre tales líneas tarifas de transporte más elevadas. La Ley ha dispuesto, por lo tanto, con razón sobrada, que deben adoptarse los sistemas más económicos de *construcción y de explotación*; pues, en puridad, la economía en la construcción es inseparable de la economía en la explotación. Ya hemos dicho algo sobre esta última al hablar de la velocidad reducida de los trenes, de la simplificación de las estaciones, de la disminución y aun de la supresión total de guardas en los pasos a nivel, de la adopción de material móvil especial con menor peso muerto, de la reducción a dos del número de clases en los coches de viajeros, de la restricción o supresión del telégrafo eléctrico para las líneas en las que no hay de ordinario cruces de trenes. Todas estas medidas no influyen menos en las economías que pueden realizarse en la explotación, que en las relativas a los gastos de primer establecimiento. El empleo de los carriles de acero que hemos prescripto para los tres tipos, dará lugar, quizá, a un exceso de gastos en la construcción; pero, en cambio, permitirá realizar durante la explotación importantes economías, a causa de la duración mayor del acero.

Una administración inteligente y avisada, que tenga verdadero celo por reducir los gastos de explotación, adoptará muchas otras medidas, además de las ya mencionadas. Hará, por ejemplo, concurrir al personal que acompaña a los trenes, a las maniobras de ellos en las estaciones; reducirá el personal inferior y medio de éstas al mínimo; empleará las mujeres y los niños en todos aquellos servicios en que puedan ser útiles; elegirá cuidadosamente su personal y distribuirá los cargos, según las aptitudes de sus agentes; contratará, en ocasiones, pagándolos por horas, braceros para hacer la carga y descarga de mercancías; evitará todo trabajo nocturno. Otras economías, en fin, que no es posible indicar aquí *a priori*, podrán también introducirse; sobre este punto deben servir de guía las condiciones especiales de cada línea.

Y sean cuales fueren las determinaciones detalladas que se tomen, lo que sí puede afirmarse con una seguridad absoluta, es que *no se realizará economía alguna si no se abandona el sistema, demasiado extendido hasta el presente, de aplicar iguales normas a todas las líneas y de reglamentar la explotación de un pequeño ramal de interés local como la de una línea principal que tuviera un tráfico de 50.000 a 60.000 liras por kilómetro.* Cualquiera que sea el sistema de explotación que se adopte, una vez que esta Comisión termine sus trabajos, es indispensable que, tanto para las líneas antiguas, como para las nuevas que hayan de construirse, se establezca, en principio, que *en las líneas secundarias se adoptarán normas y reglamentos de servicio más sencillos que los vigentes en las líneas principales.*

El *servicio combinado* (1) complica mucho el de mercancías, especialmente a causa de la multiplicidad de tarifas actualmente vigentes en nuestros fe-

(1) Entendiéndose por tal, el que resulta de la comunidad de estaciones y de la adopción de tarifas mixtas sin reinscripción en los puntos de empalme de unas líneas con otras, etcétera, etc.

rrocarriles y en los del extranjero. Los empleados del servicio de mercancías tienen que conocerlas perfectamente con todas sus disposiciones especiales para poder establecer las tasas de transporte y los gastos accesorios que eventualmente hay que percibir. No queremos decir con esto, que los ferrocarriles secundarios deban renunciar al servicio combinado, que procura al comercio tantas facilidades y ventajas; pero sí hemos de recomendar que se haga el estudio necesario para simplificar nuestras tarifas, a fin de que su aplicación deje de ser un problema de los más complicados y se transforme en un servicio al alcance de todos los empleados, aun para los transportes a grandes distancias. Es esta cuestión, sin duda alguna, una de las más árduas y no podría ser resuelta sino a medias mientras las administraciones extranjeras no consintiesen en simplificar igualmente sus tarifas. La necesidad de disipar la niebla en que, por decirlo así, está actualmente envuelta la tarificación de las mercancías, se halla por todos reconocida. Italia realizará una obra de civilización y de progreso tomando la iniciativa de esta gran reforma en la organizacióa y en la economía de los ferrocarriles.

ESTE TOMO SE EMPEZO A IMPRIMIR EL
DIA 27 DE SEPTIEMBRE DE 1918, EN
LOS TALLERES DE ARTES GRA-
FICAS «MATEU», DE MADRID,
Y SE TERMINO EL DIA 28
DE OCTUBRE DEL
MISMO AÑO

MAPA DEL PLAN DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS Y ESTRATÉGICOS SUBVENCIONADOS POR EL ESTADO VIGENTE EN 1º DE JUNIO DE 1918.



MAPA DE CLASIFICACIÓN DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS Y ESTRATÉGICOS CON ARREGLO A SU SITUACIÓN LEGAL EN 1º DE JUNIO DE 1918.

